# DIE STRUKTURELLEN VERÄNDERUNGEN DER MANNHEIMER WIRTSCHAFT VON 1830 BIS 1914

INAUGURAL - DISSERTATION

zur Erlangung der Doktorwürde

der

hohen Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät

der

ALBERT-LUDWIGS-UNIVERSITÄT

FREIBURG IM BREISGAU

vorgelegt von:

Günther W y b r e c h t
Mannheim-Feudenheim
Scheffelstr. 9

Berichterstatter: Professor Dr. Cl. Bauer und
Professor Dr. C. von Dietze

THEMA:

# DIE STRUKTURELLEN VERÄNDERUNGEN DER MANNHEIMER WIRTSCHAFT VON 1830 BIS 1914

## D I S P O S I T I O N


Seite:

A EINLEITUNG

I. Die politische Lage Mannheims 1

II. Die wirtschaftliche Situation Mannheims 2

III. Die gesamtdeutsche wirtschaftliche Entwicklung von der Wende des 18. zum 19. Jahrhunderts bis zum Beginn der dreißiger Jahre des 19. Jahrhunderts 7

B HAUPTTEIL

Vorbemerkungen

Die gesamtwirtschaftlichen Strukturwandlungen im H A N D E L (Großhandel)

I. Entwicklung vom Direkthandel mit Getreide zum Zwischenhandel 10

II. Wandlung vom Lokal- zum Fernhandel (Kleinhandel zum Großhandel) 13

1) Die Rheinschiffahrtsakte von 1831 14

2) Der Beitritt Badens zum Deutschen Zollverein im Jahre 1835 15

III. Wandel vom Export- zum Importhandel

1) Im allgemeinen 16

2) Auf dem Getreidesektor 20

IV. Förderung des Importhandels durch Eisenbahn und Schiffahrt

1) Die Eisenbahn 21

a) Die Bahnlinie Mannheim-Basel 23

b) Die Bahnlinie Mannheim- bezw. Friedrichsfeld-Frankfurt/Main (sog. Main-Neckarbahn) 24

c) Die Bahnlinie Heidelberg-Mosbach-Würzburg (sog. Odenwaldbahn) 25

d) Die Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Mannheim 26

e) Die Bahnlinie Mannheim-Karlsruhe (sog. Rheintalbahn) 27

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Seite:

f) Die Bahnlinie Mannheim-Frankfurt/Main (sog. Riedbahn) 28

g) Die erste Bahnverbindung mit dem Hafen (sog. Schleifbahn) 28

h) Die Errichtung eines Zentralgüterbahnhofes 29

2) Die Schiffahrt

a) Aufhebung der Abgaben 33

b) Einführung der Dampfschiffahrt 35

c) Korrektion des Flußlaufes von Rhein und Neckar 37

d) Auswirkungen auf den Mannheimer Umschlagsverkehr 37

e) Schaffung neuer, großzügiger Hafenanlagen 42

V. Die Ansiedlung neuer Großhandelszweige

1) Der Kohlenhandel 44

2) Der Holzhandel 45

3) Der Petroleumhandel 46

VI. Der Verlust ausländischer Absatzgebiete und eines binnenländischen Absatzgebietes

1) Im Kolonialwarenhandel 47

2) Im Getreidehandel 48

3) den Weinhandel betreffend 50

VII. Die teilweise Ausschaltung des Mannheimer Großhandels als Zwischenhandel 51

VIII. Weiterer Rückgang des Großhandels nach der Jahrhundertwende 53

Die gesamtwirtschaftlichen Strukturwandlungen in der I N D U S T R I E

I. Das Entstehen der Mannheimer Industrie (gezeigt an mehreren, heute noch bestehenden Großbetrieben) 57

1) Firmen, die sich aus dem Handwerk entwickelten

a) Die Firma MOHR & FEDERHAFF 58

b) Die Firma JOSEPH VÖGELE 60

2) Ein Industrieunternehmen, das aus dem Handel hervorging,

die Firma HEINRICH LANZ 63

Seite:

3) Betriebe, die neue Forschungsergebnisse, insbesondere solche der Chemie, industriell verwerteten:

a) Der VEREIN CHEMISCHER FABRIKEN MANNHEIM 70

b) Die BADISCHE ANILIN- & SODA-FABRIK 76

4) Eine Firma, die mit dem Ziel gegründet wurde, Hilfsmaterialien und Zubehörteile für andere Industrien zu produzieren,

die Firma BOPP & REUTHER 80

5) Eine Firma, die Neuerfindungen weiterentwickelte und sie schließlich serienmäßig herstellte

die Firma KARL BENZ 82

II. Gründung weiterer Industrieunternehmen von 1862 - 1870 auf Grund der Gewerbefreiheit und Freizügigkeit 88

III. Entstehung weiterer Industrieunternehmen in den Gründerjahren und Auswirkungen der sogenannten Gründerkrise (von 1870 bis zu Beginn der neunziger Jahre) 94

IV. Übergang Mannheims von der Handels- zur Industriestadt 98

Die Voraussetzungen:

1) Die Mannheimer Großbanken und ihre Beziehungen zur Industrie 102

a) Die BADISCHE BANK 103

b) Die RHEINISCHE KREDITBANK 107

c) Die RHEINISCHE HYPOTHEKENBANK 111

d) Die DEUTSCHE UNIONBANK 112

e) Die REICHSBANK-Hauptstelle Mannheim 112

f) Die KÖSTERS BANK, später OBERRHEINISCHE BANK 114

g) Die SÜDDEUTSCHE BANK 114

h) Die SÜDDEUTSCHE DISKONTOGESELLSCHAFT 116

2) Die Wirtschaftspolitik der Mannheimer Stadtverwaltung

a) Der Bau des Industriehafens 119

b) Die Eingemeindungen 122

c) Die Errichtung eines Elektrizitätswerkes 125

V. Verlegung der Industrie in die Außenbezirke der Stadt und Schwerpunktsbildung bei der eisenverarbeitenden Industrie 125

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41545301_0042

## Markante einzelwirtschaftliche Strukturwandlungen


Seite

Vorbemerkungen

I. Die Wandlungen im Verkehr mit Getreide

1) Mannheim lokaler Getreidemarkt für die Umgebung 133
2) Das Entstehen des Getreidezwischenhandels 133
3) Das Aufkommen des Getreidegroß- und Exporthandels 133
4) Mannheim Importplatz für Getreide 133
5) Die Mannheimer Produktenbörse und ihr Einfluß auf den Getreidehandel 133
6) Begünstigung des Getreidehandels durch die Schaffung neuer Verkehrswege 138
7) Der Verlust von Absatzgebieten 140
8) Aufkommen der Mannheimer Großmühlen und teilweise Ausschaltung des Mannheimer Getreidehandels durch diese 142

II. Die Wandlungen im Mannheimer Holzverkehr

1) Mannheim Speditionsplatz für Holz 145
2) Mannheim Handels- und Exportplatz für Holz 146
3) Begünstigung des Holzhandels durch den neuen Floßhafen und durch Eisenbahn und Dampfschiffahrt 147
4) Mannheim Importplatz für Holz 147
5) Verlust von Langholzbezugsgebieten und teilweise Verlagerung des Schnittwarenhandels 148
6) Aufkommen der Holzindustrie 152
7) Ausdehnung der Holzindustrie und Überflügelung des Handels 152

III. Die Wandlungen im Mannheimer Tabakverkehr

1) Mannheim Handelsplatz für Tabak 154
2) Mannheim Exportplatz für Tabak 155
3) Mannheim auch Importplatz für Tabak 156
4) Rückgang der Exporte 156
5) Teilweise Ausschaltung des Tabakhandels durch Direktkäufe der tabakverarbeitenden Großunternehmen 157
6) Das Entstehen einer Tabakindustrie in Mannheim 158
7) Starke Ausdehnung der Mannheimer tabakverarbeitenden Industrie durch Gründung zahlreicher Zigarrenfabriken
8) Dezentralisation der Fabrikation in der Zigarrenindustrie 159

# DIE STRUKTURELLEN VERÄNDERUNGEN DER MANNHEIMER WIRTSCHAFT VON 1830 BIS 1914

## A EINLEITUNG

Kurze Schilderung der politischen und wirtschaftlichen Situation, in der sich die Stadt zu Beginn des Untersuchungszeitraumes befand, und der gesamtdeutschen wirtschaftlichen Lage zu dieser Zeit.

## I. Die p o l i t i s c h e Lage Mannheims

Mannheim liegt im nördlichen Teil der Oberrheinischen Tiefebene, und zwar unmittelbar am Zusammenfluß von Rhein und Neckar. Im Westen wird die Stadt vom Rhein flankiert und im Osten durch den Neckar begrenzt. Lange Zeit war sie ein unbedeutendes Fischerdorf gewesen, das urkundlich erstmals im Jahre 766 mit dem Namen "Mannheim" im Codex Lauramhensis unter den Dörfern des Klosters Lorsch aufgeführt wird [1]. Im Jahre 1606 legte hier der damalige Kurfürst von der Pfalz, Friedrich IV, den Grundstein zu einer Festung erhob ein Jahr später (24. Januar 1607) den Ort zur Stadt und begabte diese mit Privilegien [2]. Über hundert Jahre später, im Jahre 1720, verlegte der Kurfürst von der Pfalz, Karl III Philipp seine Residenz von Heidelberg nach Mannheim und machte damit diese zur Residenzstadt der Kurpfalz. Einen schweren Rückschlag in ihrer Entwicklung erlebte die Stadt im Jahre 1778 durch die Verlegung der Residenz von Mannheim nach München. Veranlaßt war diese Verlegung durch das Ableben des Kurfürsten Max Josef von Bayern, mit dem die bayerische Linie der Wittelsbacher erloschen und Bayern an das pfälzische Herrscherhaus gefallen war. Da aber durch Hausunion für diesen Fall die Bestimmung bestand, daß das pfälzische Herrscherhaus seine Residenz nach München verlegen müsse, blieb dem Kurfürsten Karl Theodor keine andere Wahl, als Mannheim zu Gunsten von München aufzugeben.

---

1) Walter, Friedrich "Mannheim in Vergangenheit und Gegenwart Mannheim 1907, Bd. II, Seite 582

2) Walter, Friedrich Bd. II, a.a.O., Seite 583

In den Revolutionskriegen (1. Revolutionskrieg, 1. und 2. Koalitionskrieg) erschienen die Franzosen im Jahre 1792 [1] erstmals vor den Toren Mannheims, ergriffen aber erst im Jahre 1794 von der Stadt Besitz, die von diesem Zeitpunkt an bis zum Jahre 1801 in ständigem Wechsel von Truppen des Deutschen Reiches und von Truppen Frankreichs besetzt wurde. Auf Grund einer Bestimmung des Luneviller Friedens (9. Februar 1801) wurde das linke Rheinufer und damit auch die dortigen pfälzischen Besitzungen an die Franzosen abgetreten [2]. Die bisher dort stationierten pfalzbayerischen Truppen zogen sich auf das noch verbleibende, rechtsrheinisch gelegene pfalzbayerische Gebiet um Mannheim zurück. Aber schon am 3. Juni 1802 [2] wurde dem damaligen Markgrafen von Baden auf Grund einer Konvention zwischen Frankreich und Rußland die rechtsrheinische Pfalz mit Mannheim als Entschädigung Badens für den Verlust seiner linksrheinischen Besitzungen in Aussicht gestellt. Wenig später, am 29. August des gleichen Jahres [2], forderte Napoleon den Markgrafen zur provisorischen Besitznahme des Entschädigungsgebietes auf. Im Reichsdeputationshauptschluß wurde dann am 25.2. 1803 [3] diese territoriale Neuordnung von Kaiser und Reich anerkannt. Mannheim wurde damit badisch und bildete von nun an in recht unglücklicher Weise die äußerste Ecke des nachmaligen Großherzogtums.

Dies ist also die politische Lage Mannheims am Ausgangspunkt des zu untersuchenden Zeitraumes, d.h. zu Beginn der dreißiger Jahre des 19. Jahrhunderts.

## II. Die wirtschaftliche Situation Mannheims

Obwohl seine außerordentlich günstige geographische Lage Mannheim zu einem natürlichen Stapelplatz machte, erlangte es erstmals im 18. Jahrhundert eine größere wirtschaftliche Bedeutung. Den Impuls hierzu gab die Verlegung der Residenz des "Kurfürsten von der Pfal von Heidelberg nach Mannheim im Jahre 1720. Mit dem Kurfürsten kam ein zahlreiches Gefolge, das einen neuen, anspruchsvollen und kauf kräftigen Konsumentenkreis darstellte. Die bereits bestehenden kleineren "Fabriken", deren erste schon, wie Tuckermann behauptet [4], im Jahre 1670 gegründet wurde, konnten ihren Betrieb auf

---

1) Walter, Friedrich, Bd. II, a.a.O., Seite 599
2) Walter, Friedrich, Bd. II, a.a.O., Seite 605
3) Walter, Friedrich, Bd. II a.a.O., Seite 603
4) Tuckermann, Walter/Plewe, Ernst "Das altpfälzische Oberrheingebiet" a.a.O., Seite 119

Grund der gestiegenen Nachfrage bedeutend erweitern, zumal man auch von obrigkeitlicher Seite das Manufakturwesen zielbewußt förderte [1]. Es handelte sich hierbei um neue Zweige der Textilindustrie, vor allem des Seidengewerbes mit seinen Hilfsbetrieben, wie Gold- und Silberschmiedereien, und um die im Jahre 1701 gegründete Porzellanmanufaktur.

Was den Handel anbetrifft, zeigte sich der wirtschaftliche Aufschwung ganz besonders beim Importhandel. Der am Hofe bestehende Bedarf an Kolonialwaren und sonstigen überseeischen Produkten wurde durch Einfuhren gedeckt, für welche Holland der Vermittler war [2]. Der regelmäßige Bezug dieser Waren wurde, wenn nicht überhaupt erst ermöglicht, so doch wesentlich erleichtert durch die zunftmäßige Organisation der Schiffer und durch den Zusammenschluß von Schiffern und Spediteuren in den sogenannten "Beurten" (Schifffahrtsvereinigungen). Die Beurten banden Schiffer und Spediteure aktiv und passiv aneinander, d.h. die Schiffer durften Frachten nur von Firmen annehmen, die der Organisation angehörten und die angeschlossenen Speditionsfirmen durften ihre Waren nur von den der Organisation angeschlossenen Schiffern transportieren lassen. Die Schiffe der Beurten verkehrten in bestimmten, regelmäßigen Zeitabständen und in einer festgelegten Reihenfolge zwischen ihrem Heimathafen und den nächstgelegenen Stapelplätzen. Man spricht in diesem Zusammenhang von Beurt- oder Rangschiffahrt. Als Beginn dieser sogenannten Beurt- oder Rangschiffahrt nennt Borgius das Jahr 1753 [3]. Von diesem Zeitpunkt an wurden in rascher Folge Rangfahrten von Mannheim aus auf dem Neckar nach den Stapelplätzen Cannstadt und Heilbronn, auf dem Rhein nach den Stapelplätzen Straßburg, Basel, Mainz und Frankfurt (nach letzterem auf Rhein und Main) eingerichtet. Wie auch Borgius sagt, war das Bedeutsame an dieser Entwicklung des Handels, daß sie den starken Importhandel erstmalig im Inlande seßhaft und damit für die Blüte, Größe und Entwicklung Mannheims fruchtbar machte [4].

Auf dem Gebiet des Exporthandels wurde im Jahre 1742 durch die Aufhebung des kurfürstlichen Tabakmonopols durch den Kurfürsten Karl III Philipp der Tabak zum wichtigsten Ausfuhrartikel der Pfalz

---

1) Borgius, Walter "Mannheim und die Entwicklung des südwestdeutschen Getreidehandels" Teil 1, a.a.O., S.5
2) Borgius, Walter Teil 1, a.a.O., Seite 56
3) Borgius, Walter Teil 1, a.a.O., Seite 55
4) Borgius, Walter Teil 1, a.a.O., Seite 56

und speziell Mannheims [1].

Nach Erhebung zur Residenz entwickelte sich Mannheim außer zum geistigen und kulturellen Mittelpunkt der Kurpfalz auch zu einer Handels- und Industriestadt. Am besten wird diese Tatsache durch die Bevölkerungszunahme jener Zeit verdeutlicht. Betrug die Einwohnerzahl der Stadt im Jahre 1721, also ein Jahr nach der Übersiedlung der Residenz nach Mannheim, erst 8600 Menschen [2], so erreichte sie im Jahre 1777, ein Jahr vor der Verlegung der Residenz nach München, die stattliche Zahl von rund 24000 Menschen [3]. Diese Einwohnerzahl war für die damalige Zeit schon recht groß, was die folgenden Vergleichszahlen zeigen.
Es hatten damals Einwohner: [4]

| | | |
|---|---|---|
| 1777 | Mainz | 32 000 |
| 1777 | Frankfurt | 30 000 |
| 1777 | Karlsruhe (markgr.bad.Residenz) | 4 500 |
| 1778 | Straßburg (größte Stadt der Oberrheinebene) | 45 000 |
| 1779 | Basel | 15 000 |

Die für Mannheim so erfreulichen ersten Ansätze einer wirtschaftlichen Entwicklung wurden im Jahre 1778 durch die Verlegung der Residenz nach München ihrer Grundlage beraubt. Von diesem Zeitpunkt ab gerieten der Handel und die Industrie der Stadt, besonders soweit sie für die besser situierten Schichten der Gesellschaft arbeiteten, in höchste Absatznot. In den folgenden Jahren mußten die meisten Fabriken ihre Produktion einstellen. Das Wirtschaftsleben der Stadt verfiel zusehends. Als schließlich der Wohlstand der Stadt durch die große Überschwemmung des Jahres 1789 auf das äußerste gefährdet war, erteilte der Kurfürst Karl Theodor der Stadt am 19. Oktober 1789 das Fruchtmarktpatent [5]. Mit dieser Maßnahme hoffte er seinen Teil zur Linderung der Not beitragen zu können. Für Halm- und Hülsenfrüchte bestand zu jener Zeit nämlich Marktzwang; d.h. die genannten Früchte durften nur auf den eigens zu diesem Zwecke errichteten Fruchtmärkten verkauft werden. Der Bauer war also gehalten, die über den Eigenbedarf hinaus angebauten Früchte

---

1) Borgius, Walter Teil 1, a.a.O., Seite 54
2) Tuckermann, Walter a.a.O., Seite 60
3) Festschrift "Mannheim als Industriestandort" herausgegeben von der Mannheimer Industriezeitung 1903 Seite 8
4) Tuckermann, Walter a.a.O., Seite 60
5) Borgius, Walter Teil 1, a.a.O., Seite 60

auf den nächstgelegenen Fruchtmarkt zu bringen, um sie dort feilzubieten. Dieser Umstand brachte eine Belebung verschiedener Gewerbezweige mit sich. So wurde z.B. der zum Fruchtmarkt kommende Bauer durch die Vielfalt der in der Stadt angebotenen Erzeugnisse des Handwerks unwillkürlich zum Kauf angeregt. Hierbei sei erwähnt, daß die Ausübung der Handwerksberufe nur in den Städten erlaubt war. Nur wenige Handwerksberufe waren von dieser Regelung ausgenommen, und nur solche, die mit der Landwirtschaft eng verknüpft waren, wie Hufschmied, Wagner und Sattler.

Aber auch die Erteilung des Fruchtmarktpatentes konnte in den folgenden Jahrzehnten keine wesentliche Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse bringen. Die Kriegswirren um die Jahrhundertwende mit der wechselnden Besetzung der Stadt durch fremde Truppen brachten Not und Elend mit sich. Das damalige Kurfürstentum und spätere Großherzogtum Baden, dem Mannheim seit dem Jahre 1802 angehörte, wurde im Jahre 1806 "Rheinbundstaat". Da die Rheinbundstaaten auf Seiten Napoleons standen, mußte Baden für dessen Feldzüge Truppen stellen, die erst nach schweren Verlusten in die Heimat zurückkehren sollten. Auch nachdem Baden im Jahre 1813 zu den Siegerstaaten übergetreten war, mußte es weiterhin Kriegslasten tragen, nur dieses Mal für die "Verbündeten". Es waren vor allem die Quartierlasten, die schwer die Einwohnerschaft drückten. Hinzu kam auch, daß der Sommer des Jahres 1816 unablässige Regengüsse, Hochwasser und eine schwere Mißernte brachte, wodurch die ohnedies durch den Krieg bereits gestiegenen Preise noch mehr in die Höhe gingen. So griff im Jahre 1817 eine fürchterliche Not um sich, die viele Bürger der Stadt zur Auswanderung veranlaßte [1].

Die Zugehörigkeit Mannheims zum Großherzogtum Baden war auch nicht dazu angetan, das Wirtschaftsleben der Stadt zu fördern. Das badische "Zolltarifgesetz" vom 2. Januar 1812 [2] bedeutete zwar, allgemein gesehen, für Baden einen gewaltigen Fortschritt, da es alle Zölle und sonstigen Abgaben innerhalb des Großherzogtums aufhob. Da es jedoch die Zölle für Waren, die das Großherzogtum verließen, und für solche, die eingeführt wurden, noch erhöhte und damit den Staat nach außen wirtschaftlich nahezu hermethisch abschloß, brachte es für Mannheim, das im Westen und im Norden von der Landesgrenze umgeben war, mehr Nach- als Vorteile; denn Mannheims Handel verlor auf diese Weise die linksrheinische - seit 1815 bayerische - Pfalz

---

1) Walter, Friedrich Bd. II, a.a.O., Seite 115
2) Borgius, Walter Teil 1, a.a.O., Seite 88

sowohl als Lieferant als auch als Abnehmer. Dieserhalb beklagte sich der Mannheimer Handelsstand im Jahre 1816 bei der badischen Regierung, ohne jedoch auf Verständnis zu stoßen. So ist es erklärlich, daß man in Mannheim resignierte und gar nicht erst den Versuch machte, den Konkurrenzkampf außerhalb der Landesgrenzen mit den damals mächtigen Handelsstädten Mainz und Frankfurt aufzunehmen. Außerdem hinderten die Schiffahrtssonderrechte anderer rheinabwärts gelegener Hafenplätze das Aufkommen einer lebhafteren Handelstätigkeit in Mannheim. Infolgedessen beschränkte sich der größte Teil des Mannheimer Handels auf die Befriedigung der örtlichen Nachfrage. Friedrich Walter sagt in seinem Werk "Mannheim in Vergangenheit und Gegenwart": "Von den 110 Firmen, die Mitte der zwanziger Jahre hier ansässig waren, hatten nur vereinzelte einen größeren kaufmännischen Betrieb" [1]. An anderer Stelle sagt er: "Das Vertrauen auf Mannheims wirtschaftliche Zukunft war dem Verlöschen nahe" [2].

In diesem Zusammenhang muß erwähnt werden, daß zwar das Fabrikwesen der Stadt, d.h. die noch aus der Residenzzeit her bestehenden Tabakfabriken und einige zu Beginn des 19. Jahrhunderts neu errichteten chemischen Fabriken, eine Erweiterung erfahren hatte, doch hatte dies auf die gesamtwirtschaftliche Struktur der Stadt keinen Einfluß ausüben können.

Die wirtschaftliche Stagnation der Stadt zeigt sich auch hier in der Einwohnerstatistik. In den Kriegsjahren ging die Einwohnerzahl um etwa ein Viertel zurück; von den rund 24000 Menschen (1777) blieben nach den Napoleonischen Kriegen nur noch rund 18000 übrig. Erst anfangs der zwanziger Jahre ist eine leichte Steigerung der Einwohnerzahl festzustellen. Diese betrug im Jahre 1822 19753. Dann aber trat bis zum Jahre 1830 noch keine wesentliche Erhöhung ein, so daß im Herbst dieses Jahres nur 20125 Einwohner gezählt werden konnten. Dies waren immer noch etwa 4000 Einwohner weniger, als die Stadt in jener ersten Blütezeit der siebziger Jahre des 18. Jahrhunderts gehabt hatte [3].

---

1) Walter, Friedrich Bd. II, a.a.O., Seite 163
2) Walter, Friedrich Bd. II, a.a.O., Seite 163
3) Walter, Friedrich Bd. II, a.a.O., Seite 146/147

## III. Die gesamtdeutsche wirtschaftliche Entwicklung von der Wende des 18. zum 19. Jahrhundert bis zum Beginn der dreißiger Jahre des 19. Jahrhunderts

Von einer einheitlichen Volkswirtschaft im Raume des heutigen Deutschlands kann um die Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert noch nicht die Rede sein. Vielmehr hatte Deutschland damals viele kleine Wirtschaftsgebiete, die durch Zollschranken mehr oder weniger streng voneinander abgeschlossen waren. Zudem war Deutschland noch überwiegend Agrarstaat. Die diesen Zustand kennzeichnenden Verhältniszahlen, die für Preußen bekannt sind, dürften für das gesamte damalige deutsche Gebiet Geltung haben: Der auf dem Lande ansässige Teil der Gesamtbevölkerung belief sich auf 73 %, während nur 27 % der Bevölkerung in den Städten lebten [1]. Aber auch in ihnen betrieb damals noch ein Teil der Bevölkerung Landwirtschaft, und auf dem Lande wurde neben dieser von einem Teil der Familien noch ein hauswirtschaftliches Nebengewerbe, wie Gewebeherstellung und Tabakzubereitung ausgeübt. Zahlenmäßig dürfte sich die in der Stadt Landwirtschaft betreibende und die auf dem Lande Gewerbe ausübende Bevölkerung die Waage gehalten haben. Nach diesen Feststellungen kann man also annehmen, daß im damaligen deutschen Raume drei Viertel der Bewohner eine bäuerliche Tätigkeit ausübten, während ein Viertel der Bewohner dem Handel, Handwerk und Gewerbe nachgingen.

Auf allen Gebieten, vor allem den wirtschaftlichen und politischen traten mit dem Zusammenbruch des alten "Römischen Reiches deutscher Nation" grundlegende Veränderungen ein. L.Pohle - M.Mus kennzeichnen in ihrem Buche"Das deutsche Wirtschaftsleben seit Beginn des 19. Jahrhunderts" diese Wandlung mit den Worten: "Die Jahre, die den Zusammenbruch des alten Reiches in politischer Beziehung bedeuteten, stellten zugleich den Anfang vom Ende der Wirtschaftsweise und Wirtschaftsordnung dar, die bis dahin geherrscht hatte" [2].

Mit dem Frieden von Luneville (1801), der für das alte Deutsche Reich die vorausgehenden drei Revolutionskriege beendete, begann nämlich die Auflösung des "Römischen Reiches deutscher Nation". Zugleich wurde aber auch damit angefangen, die Hindernisse zu beseitigen, die einer längst notwendigen deutschen politischen und wirtschaftlichen Neuordnung im Wege gestanden hatten. Die Bestimmungen

---

1) Pohle, L./Mus, M. "Das deutsche Wirtschaftsleben seit Beginn des 19. Jahrhunderts" Berlin/Leipzig 1930, Seite 4

2) Pohle, L./Mus, M. a.a.O., Seite 2

des Friedens von Lunéville verlangten nämlich, daß die deutschen Länder, die infolge der Abtretung des linken Rheinufers an Frankreich dort Territorien verloren, auf dem rechten Ufer für ihre linksrheinischen Verluste entschädigt werden sollten, was im Reichsdeputationshauptschluß (1803), dessen Gestaltung Frankreich (Napoleon) und Rußland ausschlaggebend geplant und vorbereitet hatten, auch geschah. Durch den Reichsdeputationshauptschluß verschwanden eine beträchtliche Zahl großer und kleiner reichsunmittelbarer Staaten und Reichsstädte, deren Gebiete anderen Ländern angeschlossen wurden und diese vergrößerten und stärkten. Damit wurde auch einer später folgenden wirtschaftlichen Einigung der Weg gebahnt.

Gleichzeitig griffen die liberalen Ideen der französischen Revolution von 1789 auf die deutschen Länder über. Sie fanden ihren eindruckvollsten Niederschlag in den sogenannten Agrarreformen, die die Beseitigung der auf den Bauern lastenden Abgaben und Dienste sowie die Aufhebung der persönlichen Unfreiheit zum Ziele hatten.

Zu den großen wirtschaftlichen Reformen um die Wende des ersten zum zweiten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts gehörte auch die in einigen Staaten eingeführte Gewerbefreiheit, ein nach französischem Vorbild geschaffenes Gewerberecht. Danach war die Ausübung eines selbständigenGewerbebetriebes allen unbescholtenen Personen möglich und lediglich von der Lösung eines Gewerbescheines abhängig [1]. Während Preußen die Gewerbefreiheit beibehielt, ließen Staaten wie Kurhessen, Westfalen, Hannover und andere nach dem Jahre 1815 die Zünfte als "Innungen", wenn auch mit einzelnen Änderungen ihrer Ordnungen wieder aufleben. Aber selbst da, wo die Zunftverfassung ihre Existenz weiter, bezw. wieder neu behaupten konnte, wurde sie durch die Konzessionierung von Großgewerben (Fabrikbetrieben) bis zu einem gewissen Grade durchbrochen.

Zu den bedeutenden wirtschaftlichen Verbesserungen jener Zeit gehörte auch das Fallen der allerorts bestehenden und Handel und Gewerbe hemmenden Zollschranken. Ein größeres, einheitliches Wirtschaftsgebiet wurde zum ersten Male im Jahre 1818 in Preußen geschaffen durch das von Generaldirektor Maassen verfaßte Zollgesetz [2], das alle innerstaatlichen Zollschranken zu Gunsten eines einheitlichen

---

1) v. Waltershausen, Satorius "Deutsche Wirtschaftsgeschichte von 1815-1914" Jena 1920, Seite 21

2) v. Waltershausen, Satorius a.a.O., Seite 48

und relativ niedrigen Grenzzolles aufhob.

Auf diesem Wege weiterzuschreiten war dem bereits auf dem "Wiener Kongreß" im Jahre 1815 geschaffenen "Deutschen Bund" nicht vergönnt, obwohl sich 36 Einzelstaaten und 3 freie Reichsstädte zu ihm bekannt hatten. Dagegen ergriffen einzelne Staaten unter dem Zwang der wirtschaftlichen Entwicklung die Initiative und schlossen sich zu Zollvereinen zusammen. Zunächst erfuhr der im Jahre 1818 gegründete preußische Zollverein in der Zeit von 1819-1828 durch den Anschluß der zwischen preußischem Gebiet liegenden Enklaven, bezw. den an sein Gebiet angrenzenden Staaten, eine Erweiterung [1].

Zur gleichen Zeit bildete sich ein "Mitteldeutscher Zollverein", dem Hannover, Kurhessen, Sachsen, Braunschweig, Nassau, Frankfurt/Main, Bremen und die thüringischen Kleinstaaten angehörten [1].

Außerdem schlossen sich im Jahre 1827 Bayern und Württemberg zu einem "Süddeutschen Zollverein" zusammen.

Nachdem im Jahre 1828 ein Zusammenschluß von Preußen mit Hessen-Darmstadt erfolgt war, wurde ein Jahr später in einem Handelsvertrag mit Bayern-Württemberg eine künftige Zollunion in Aussicht genommen.

So stehen wir also zu Beginn der dreißiger Jahre des 19. Jahrhunderts kurz vor der Verwirklichung einer weitgehenden Wirtschaftseinheit Deutschlands.

## B HAUPTTEIL

Vorbemerkung:

Da die mit dem Beginn des Betrachtungszeitraumes zusammenfallende Entwicklung des Mannheimer Wirtschaftslebens sehr handelsbetont war, werde ich mich zuerst unter Hintansetzung der Veränderungen der industriellen Entwicklung mit den Strukturwandlungen auf dem Gebiet des Handels befassen. Daran anschließend werde ich die Entwicklung der Industrie verfolgen. Das Handwerk Mannheims, das im südwestdeutschen Raum nicht dieselbe überragende Sonderstellung wie der Mannheimer Handel und die Mannheimer Industrie einnahm, und dessen Entwicklung sich kaum von der in anderen gleichgroßen Städte

---

1) v. Waltershausen, Satorius a.a.O., Seite 65

unterschied, werde ich nur insofern behandeln, als einzelne Handwerkszweige die Voraussetzungen für die Entstehung der Industrie schufen.

## Die gesamtwirtschaftlichen Strukturwandlungen im Handel (Großhandel)

### I. Entwicklung vom Direkthandel mit Getreide zum Zwischenhandel

Die Entwicklung vom Getreidedirekthandel zum Getreidezwischenhandel war die erste Strukturwandlung im Mannheimer Wirtschaftsleben. Ihr Beginn lag lange vor dem eigentlichen Betrachtungszeitraum; jedoch endete sie erst im Jahre 1855 mit der Auflösung des Fruchtmarktes. Aus letzterem Grund möchte ich sie in dieser Arbeit nicht unerwähnt lassen.

Wie in der Einleitung bereits erwähnt, entstand ein Mannheimer Getreidemarkt erst, nachdem der Stadt im Jahre 1789 das Fruchtmarktpatent erteilt worden war. Nach den damaligen Bestimmungen bestand nämlich für Halm- und Hülsenfrüchte "Marktzwang", d.h. der Bauer mußte das Getreide ausschließlich auf dem Fruchtmarkt zum Kauf anbieten. Dieser Marktzwang bestand bereits seit dem Jahre 1772; denn "eine Verordnung vom 1. November 1771 verbot zunächst den Bäckern, Müllern usw. den Einkauf außerhalb des Fruchtmarktes, wo solcher bestand. Ein ergänzender Erlaß vom 16. Januar 1772 verbot kategorisch jedenGetreidehandel auf dem Lande" [1]. Der Fruchtmarkt war also eine Institution, wo sich Produzent und Konsument trafen. Angebot und Nachfrage standen sich unmittelbar gegenüber. Als Verkäufer traten die Bauern der näheren Umgebung auf. Für diese war jedoch der Transport des Getreides selbst auf kurze Entfernungen wegen der schlechten Wegverhältnisse nur schwer möglich. Daraus ergab sich die dringende Notwendigkeit, die Straßenverhältnisse zu bessern. Am 30. September 1772 erließ deshalb der Kurfürst Karl Theodor einen Befehl an sämtliche Oberämter,binnen 6 Wochen für verbesserte Straßen zu sorgen; für mangelhafte oder unterlassene Ausführung wurde nicht nur Strafe, sondern sogar Ausführung im Submissionswege angedroht [2]. Diese ausgebesserten Wege, die"Straßen" genannt wurden, ermöglichten jetzt den Verkehr vom flachen

---

1) Borgius,Walter, Teil 1,a.a.O., Seite 39
2) Borgius,Walter, Teil 1,a.a.O., Seite 75

Lande und von benachbarten Städten zum und vom Fruchtmarkt. "Fernverkehrsstraßen", die zum Fruchtmarkt hätten führen können, gab es damals nur zwei, nämlich die "Bergstraße", auf der schon seit Jahrhunderten Menschen- und Materialverkehr stattfand, und ein parallel zu ihr verlaufender Straßenzug, der die Siedlungen am Rande des Hochgestades verband [1].

Käufer auf dem Mannheimer Fruchtmarkt waren [2]:

1) Die Einwohner der Stadt selbst, welche den durch Eigenproduktion nicht voll gedeckten Getreidebedarf hier befriedigten und die Lebensmittel entweder im eigenen Haushalt gebrauchsfertig herstellten oder gegen Naturallohn von Gewerbetreibenden herstellen ließen;

2) Die Bäcker und Brauer, zum geringen Teil auch die Müller der Stadt zur Ergänzung und Aufrechterhaltung ihres mit Kundenaufträgen (von der unter 1) genannten Käufergruppe) nicht immer genügend versehenen Betriebes;

3) Die auswärtigen Spekulanten und ihre Agenten, die das Getreide zu Exportzwecken aufkauften.

Als die städtische Bevölkerung immer mehr dazu überging, das Brot beim Bäcker zu kaufen, anstatt selbst zu backen oder beim Bäcker gegen Lohn backen zu lassen, fielen die Einwohner auf dem Fruchtmarkt in immer größerem Umfange als Käufer aus. Auch die Bäcker blieben in steigendem Maße dem Fruchtmarkt fern, da sie wegen des genannten Verhaltens der Stadtbürger vom Lohn- zum Preiswerk übergingen, d.h. immer weniger Brot im Lohnverfahren buken, dafür aber umso mehr auf Bestellung, teilweise sogar schon ohne diese herstellten, indem sie auf Grund ihrer Erfahrungen die zu erwartende Nachfrage abschätzten. Sie fanden es dabei vorteilhafter, ihr Mehl von den Müllern zu beziehen, anstatt selbst Frucht einzukaufen und diese im Lohnverfahren in den Mühlen mahlen zu lassen. Hierzu angeregt wurden die Bäcker durch den Mehlhandel der Müller, die den Bäckern das als Mahllohn gewonnene Mehl zum Kauf anboten. Der Kauf vom Müller hatte für den Bäcker noch den Vorteil, daß er auf dem Kreditwege getätigt werden konnte, d.h. der Bäcker bekam das Mehl auch wenn er nicht sofort bezahlte, während das Getreide auf dem Fruchtmarkt nur gegen Barzahlung abgegeben wurde. Damit fielen also auch die Bäcker immer mehr als Käufer auf dem Fruchtmarkt aus. Durch die

---

1) Martin, Rudolph "Die Rheinebene um Mannheim und Heidelberg" Heidelberg 1925, Seite 83

2) Borgius, Walter Teil 1, a.a.O., Seite 129

geschilderten, veränderten Verhältnisse wurden aus den Lohnmühlen im Laufe der Zeit Handelsmühlen, die eine wesentliche Vergrößerung des Betriebes erfuhren. In diese Entwicklung hinein fiel auch eine gesetzgeberische Maßnahme, die die Liberalisierung des Getreidehandels zur Folge hatte. Durch Verordnung vom 7.2.1807 wurde nämlich der bisherige Marktzwang für Halm- und Hülsenfrüchte aufgehoben und die uneingeschränkte Freiheit des Handels mit aller Art Früchten ausgesprochen [1]. In diesem Zusammenhang sei gleich noch eine weitere gesetzgeberische Maßnahme genannt, die für die Vereinheitlichung im Getreidehandel von verhältnismäßig großer Wichtigkeit war: Die Einführung des metrischen Maß- und Gewichtssystems für Getreide im Jahre 1812 [2]. Durch die bereits erwähnten Betriebsvergrößerungen der Mühlen benötigten die Müller immer größere Partien Getreide, die sie oftmals auf dem Fruchtmarkt nicht bekommen konnten. Da es aber zu kostspielig und zeitraubend gewesen wäre, auf andere in der Nähe gelegene Fruchtmärkte wie Heidelberg und Frankenthal zu reisen, um dort die notwendigen Getreidemengen aufzukaufen, ließen sich die Müller das Getreide von Agenten vermitteln, was erstmals nach der obengenannten Verordnung von 1807 möglich wurde. Dasselbe gilt auch für die Bierbrauer, die dank erhöhten Umsatzes viel größere Mengen Gerste und Hopfen als früher benötigten. Da es auch für sie mühsam und unzweckmäßig gewesen wäre, die erforderlichen Mengen auf den umliegenden Fruchtmärkten zusammenzukaufen, ließen sich auch die Brauer ihr Rohmaterial von Zwischenhändlern frei auf den Speicher liefern.

Wer waren nun diese Zwischenhändler, und wo kamen sie her? Sie rekrutierten sich aus der genannten dritten Käufergruppe des Fruchtmarktes. Es waren überwiegend Agenten, die einstmals für ausländische Käufer Getreide vermittelt hatten. Als aber durch das Zollgesetz des Jahres 1812 der Export landwirtschaftlicher Produkte immer mehr zum Erliegen kam, suchten sie sich einen Abnehmerkreis im Inland und fanden ihn in den Müllern und Brauern. Bei den Agenten handelte es sich fast ausschließlich um Juden [3], die in dem zunftmäßig organisierten Handwerk oder Handel keine Aufnahme finden konnten. Dadurch erklärt sich auch die Tatsache, daß der Getreide- und Viehhandel noch bis in die allerjüngste Zeit überwiegend von jüdischen Kaufleuten betrieben wurde.

---

1) Borgius, Walter Teil 1, a.a.O., Seite 84
2) Borgius, Walter Teil 1, a.a.O., Seite 86
3) Walter, Friedrich Bd. II, a.a.O., Seite 442

Auch der Landwirt zog den Verkauf seiner Produkte an diese Zwischenhändler dem Marktfahren vor, da er keine Spesen und kein Risiko für Transport und eventuelle Lagerung hatte und auch nicht der Gefahr ausgesetzt war, bei weichenden Preisen "geschnürt" zu werden, d.h. zum Verkauf gezwungen zu werden.

Nach dem Gesagten ist es erklärlich, daß der Fruchtmarkt immer geringere Umsätze zu verzeichnen hatte, nicht nur zum Leidwesen der Stadtverwaltung, die durch den Ausfall der Marktgebühren einen beträchtlichen Einnahmeausfall erlitt, sondern auch zum Leidwesen vieler Personen, die dort eine Beschäftigung gefunden hatten. Die rückläufige Tendenz des Fruchtmarktes trat etwa mit Beginn der dreißiger Jahre ein und endete im Jahre 1855 mit der Auflösung des Fruchtmarktes. Die letzte Phase der Entwicklung sei durch einige Zahlenangaben verdeutlicht. Der Marktumsatz zeigt folgendes Bild [1]:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1839/40 | 24.319 | Malter | = ca. | 44.504 | Zentner |
| 1843/44 | 14.626 | " | = " | 26.766 | " |
| 1846/47 | 4.023 | " | = " | 7.462 | " |
| 1850/51 | 1.333 | " | = " | 2.439 | " |
| 1853/54 | | | | 156 | " |
| 1854/55 | | | | 55 | " |
| 1855/56 | | | | 3 | " |

An Stelle des Direktverkehrs Produzent-Konsument war nun durch die Einschaltung eines Vermittlers der Zwischenhandel getreten. Diese Entwicklung ist als die erste Strukturwandlung im Mannheimer Handel innerhalb des untersuchten Zeitraumes anzusehen. Eingeleitet wurde sie mit der Aufhebung des Marktzwanges durch die Verordnung vom 7.2.1807 und abgeschlossen durch die Auflösung des Fruchtmarktes im Jahre 1855.

## II. Wandlung vom Lokal- zum Fernhandel (Kleinhandel zum Grohandel)

Etwa von den dreißiger Jahren des vergangenen Jahrhunderts ab trat zeitlich parallel zu der unter I. geschilderten Strukturwandlung eine andere, nicht weniger tiefgreifende Veränderung auf. Diese hob Mannheims Handel aus den engbegrenzten, lokalwirtschaftlichen Verhältnissen heraus und machte ihn vor allem in den Landesprodukten

---

1) Walter, Friedrich, Bd. II, a.a.O., Seite 449

zu einem großen Binnen- und Exporthandel. Überschüssiges Getreide nämlich ging in beträchtlichem Umfang per Schiff von Mannheim nach den getreidearmen Gegenden des Niederrheins, nach Holland und England; zeitweise bezogen auch die skandinavischen Länder Getreide durch den Mannheimer Handel [1]. Einen besonders starken Aufschwung im Export hatten die Handelsgewächse zu verzeichnen, vorweg der Hopfen, dessen Ausfuhrwert von 18.000 Gulden im Jahre 1820 auf 150.000 Gulden im Jahre 1832 anstieg. Eine beträchtliche Mehrausfuhr hatte auch die Zichorie zu verzeichnen. Ihr Ausfuhrwert wuchs von 81.000 Gulden im Jahre 1820 auf 120.000 Gulden im Jahre 1835 an [2].

Für das Aufkommen und die Ausweitung dieses Verkehrs waren zwei Ereignisse von größter Bedeutung gewesen:

1) Die Rheinschiffahrtsakte von 1831, und die damit verbundene Aufhebung der Stapelrechte von Mainz und Köln. Der Besitz eines Stapelrechts war gleichbedeutend mit dem Besitz eines Handels- und Verkehrsmonopols. Das Handelsmonopol gab einer Stadt das Recht, zu verlangen, daß die ankommenden Waren vor dem Weitertransport zum Kauf angeboten wurden. Von diesem Recht wurde zu jener Zeit jedoch schon kein Gebrauch mehr gemacht. Das Verkehrsmonopol berechtigte die Stadt, die ankommenden Waren nur von den dort ansässigen Schiffern und deren Schiffen weitertransportieren zu lassen. An diesem Umschlagszwang hielten die Städte Mainz und Köln fest, bis im Jahre 1831 durch die Rheinschiffahrtsakte, deren Grundstein bereits auf dem Wiener Kongress im Jahre 1815 gelegt worden war, auch dieses Vorrecht beseitigt wurde. Damit wurde erstmals eine ununterbrochene und ungestörte Befahrung des Rheins von Mannheim bis zu seiner Mündung möglich. Gleichzeitig wurden die Schiffergilden aufgelöst und alle ihnen zustehenden Privilegien aufgehoben. Soweit die Rangfahrten bestehen blieben, wurden sie von beiden Parteien auf freiwilliger Basis ausgeführt. Die Frachttaxen wurden auf Grund eines freien Arbeitsvertrages ausbedungen, und die freie Konkurrenz führte bald zu wesentlich niedrigeren Tarifen [3].

---

1) Borgius, Walter, Teil 1, a.a.O., Seite 103
2) Borgius, Walter, Teil 1, a.a.O., Seite 126
3) Borgius, Walter, Teil 1, a.a.O., Seite 102

2) Der Beitritt Badens zum Deutschen Zollverein im Jahre 1835

Am 22.3.1833 schlossen sich die beiden bestehenden Zollgemeinschaften, nämlich der süddeutsche Zollverein mit Bayern und Württemberg und der preußisch-hessische Zollverein, wie schon früher angedeutet, zum "Deutschen Zollverein" zusammen, dem sich auch ein Teil des mitteldeutschen Zollvereins anschloß [1]. Badens wirtschaftliche Lage als die eines isolierten Staates verschlechterte sich dadurch zusehends. Die badische Regierung sah sich deshalb veranlaßt, im Jahre 1834 mit den genannten Zollvertragspartnern in Verhandlungen zu treten. Nach mehr als einjähriger Verhandlungsdauer wurden diese am 12. Mai 1835 mit dem Beitritt Badens zum Deutschen Zollverein zum Abschluß gebracht [2]. In einem von der Mannheimer Handelskammer im Jahre 1884 anläßlich der bevorstehenden fünfzigjährigen Wiederkehr des Anschlußtages veröffentlichten Rückblick auf die Entwicklung der Stadt nach dem Anschluß Badens an den "Deutschen Zollverein" heißt es: "Es gibt wohl wenige Städte im Deutschen Reiche, in welchem jener erste Tag des freien Verkehrs so allgemein gefeiert wurde wie gerade in Mannheim, dessen tätige Bewohner in nächster Nähe der bayerischen, hessischen, selbst württembergischen Grenze weit intensiver als irgendwo den Vergleich de Pradts praktisch zu kosten hatten, welchem die Deutschen wie Gefangene vorkamen, die nur durch Gitter miteinander verkehren durften. Es ist wohl auch kein bloßer Zufall, daß einer der drei Kooperatoren bei der Gründung des Deutschen Zollvereins gerade auch ein badischer Staatsmann, zugleich Badens größter Volkswirt, Staatsrat Nebenius, gewesen ist. Erst mit dem Anschluß Badens an den Zollverein hörte das Land und speziell sein Haupthandelsplatz auf, Stapelplatz für englische und französische Manufakturen zu sein. Der freie Austausch der Erzeugnisse eines Gebietes von 23 Millionen Einwohnern versprach das Gedeihen des Gewerbefleißes und eröffnete eine frohe Zukunft."

Die nunmehr gegebene Möglichkeit der ununterbrochenen Befahrung des Rheines von Mannheim bis zur Flußmündung veranlaßte im Jahre 1831 die Mannheimer Handelskreise, mit den Seehäfen Amsterdam und Rotterdam einen Beurtvertrag in erneuerter Form abzuschließen [3]. Nachdem durch den Anschluß Badens an den Deutschen Zollverein auch noch

---

1) v. Waltershausen, Satorius, a.a.O., Seite 67
2) Borgius, Walter, Teil 1, a.a.O., Seite 99
3) Borgius, Walter, Teil 1, a.a.O., Seite 106

die stark hemmenden Zölle in Wegfall gekommen waren, konnte sich ein Durchgangsverkehr von Süden nach Norden und von Osten nach Westen entwickeln, der aus dem Mannheimer Kleinhandel einen Großhandel mit einem weiten Absatzgebiet werden ließ. Es war vor allem der Getreidehandel, der in dieser Periode seine Position stärken und seinen Aktionsradius erweitern konnte. Wie schon am Anfang dieses Kapitels erwähnt, vermittelte er die Getreideüberschüsse der reichen Pfalz und des nahe gelegenen Württembergs überwiegend nach dem industriell aufblühenden und landwirtschaftlich armen Niederrheingebiet, darüber hinaus aber auch nach Holland; selbst aus England wurden dem Mannheimer Getreidehandel namhafte Aufträge zuteil.

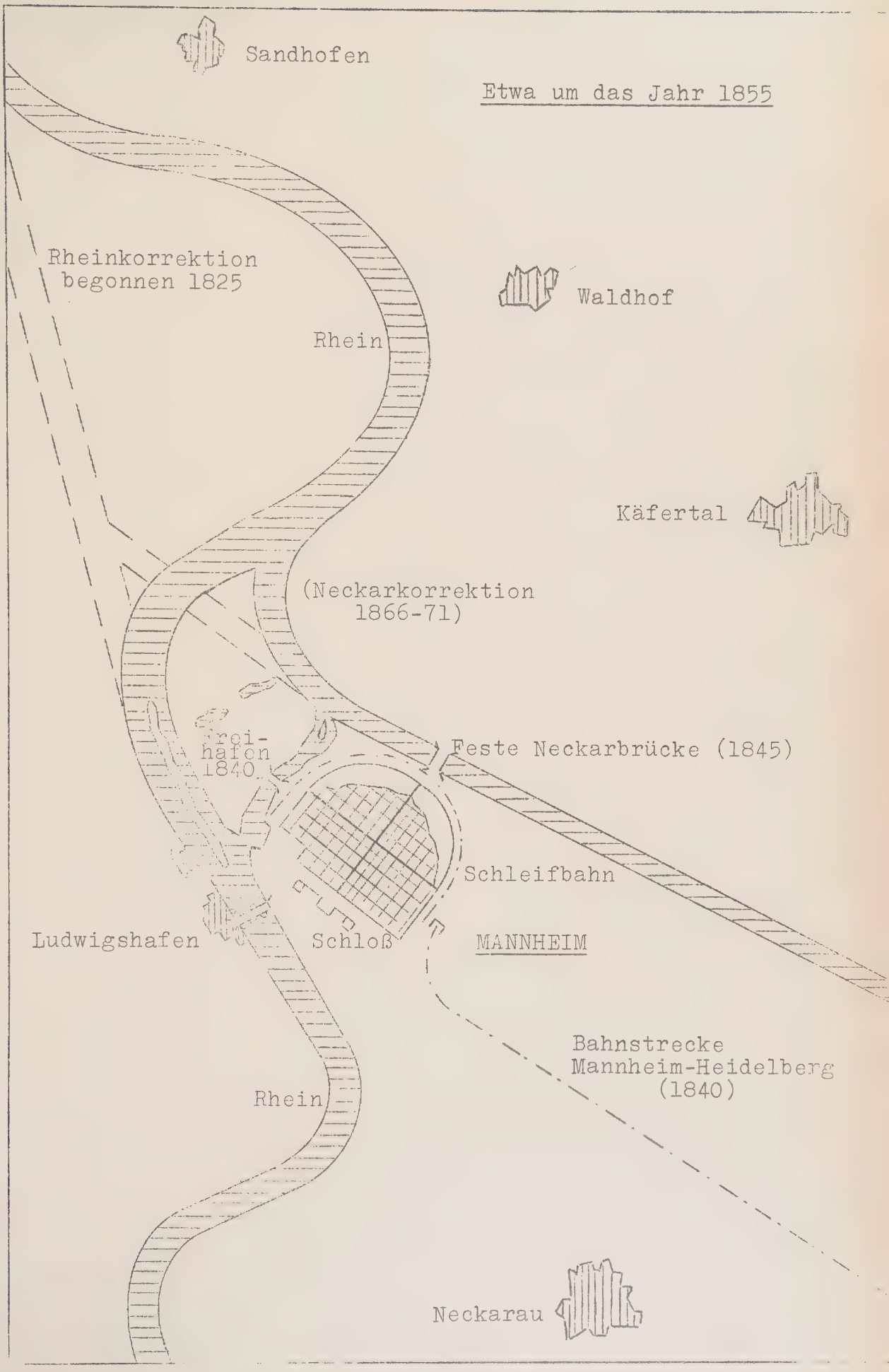
Zusammenfassend kann also gesagt werden, daß in dieser Epoche der sich rasch entfaltende Mannheimer Handel seinen ausgesprochen lokalen Charakter verlor und sich immer stärker zu einem Fernhandel entwickelte. Begünstigt wurde diese Entwicklung durch die äußerst glückliche geographische Lage Mannheims. Der badische Staat, der die Bedeutung Mannheims als dem ersten Handelsplatz des Landes sehr früh richtig erkannte, ließ der Stadt seine Förderung zuteil werden, indem er bereits im Jahre 1834 den Grundstein zu dem im Jahre 1840 vollendeten Hafen legte. (S. Plan Seite 17.)

## III. Wandel vom Export- zum Importhandel

### 1. Im allgemeinen

Zeitlich überschnitt sich die letztgenannte Strukturänderung mit einer neuen Wandlung, nämlich der vom überwiegenden Exportplatz zum überwiegenden Importplatz bei gleichzeitiger Beibehaltung des Exports von agrarischen Erzeugnissen, wenn auch in immer geringer werdendem Umfange.

Dies hatte folgenden Grund: Die Rheinschiffahrtsakte brachte neben der ungehinderten Schiffahrt auf der gesamten Länge des Rheines durch die Auflösung der Schiffergilden eine wesentliche Erniedrigung der Frachtkosten; dazu kam noch der Wegfall der Landeszölle. Vor allem ließ dieser letzte Umstand erstmals den Ankauf ausländischer Waren rentabel erscheinen, deren Bezug bisher unmöglich gewesen war wegen des bei einem Transport auf weite Strecken entstehenden ungünstigen Verhältnisses der Kosten zum Warenwert. So ist es kein Wunder, daß der Transport rheinaufwärts und damit der


Sandhofen
Etwa um das Jahr 1855
Rheinkorrektion
begonnen 1825
Waldhof
Rhein
Käfertal
(Neckarkorrektion
1866-71)
Frei-
hafen
1840
Feste Neckarbrücke (1845)
Schleifbahn
Ludwigshafen
Schloß
MANNHEIM
Bahnstrecke
Mannheim-Heidelberg
(1840)
Rhein
Neckarau

Importhandel in den dreißiger Jahren ebenfalls einen großen Aufschwung erlebte, der sogar noch viel größer als der des Exports war. Importiert wurden vorwiegend Kolonialwaren. Die folgenden Zahlen geben ein Bild von der Entwicklung des Imports über holländische Häfen im speziellen und des Schiffsverkehrs auf dem Rhein im allgemeinen [1]. Die Anfuhren aus holländischen Häfen beliefen sich in Mannheim

| im Jahre | auf Zentner | |
|---|---|---|
| 1832 | 11.848 | |
| 1833 | 14.888 | |
| 1836 | 31.430 | |
| 1837 | 45.410 | |
| 1838 | 272.447 | (nach Einführung der Dampfschleppschiffahrt) |
| 1839 | über 1.000.000 | |

Im gesamten Rheinhandel wurden bergwärts bei Mannheim insgesamt registriert

| im Jahre | Zentner |
|---|---|
| 1828 | 507.323 |
| 1835 | 1.014.909 |

Wenn die letztgenannten Mengen auch nicht ausschließlich in Mannheimer Hafenanlagen gelöscht wurden, da ein Teil davon nach dem oberhalb Mannheims gelegenen Rheinhafen Straßburg weiterging, so zeigt die im Jahre 1835 gegenüber dem Jahre 1828 erfolgte Verdoppelung des Schiffsverkehrs doch sehr deutlich das in dieser Zeit entstandene Ausmaß des Aufstiegs.

Über den Talverkehr des Rheins in jener Zeit konnten keine konkreten Zahlen ermittelt werden. Aus den allgemeinen Schilderungen der Verhältnisse [2] läßt sich jedoch entnehmen, daß seine Steigerung gering war, so daß die Zufuhr die Abfuhr gegen Ende der dreißiger Jahre bereits überholt haben mußte.

Aus den obigen allgemeinen Schilderungen ist ferner zu entnehmen, daß innerhalb des Exports die Getreideabfuhren mengenmäßig zurück-

---

1) Borgius, Walter, Teil 1, a.a.O., Seite 108 und Festschrift "Mannheim als Industriestandort", a.a.O., Seite 7

2) Borgius, Walter, Teil 1, a.a.O., Seite 108 und Handelskammerbericht des Jahres 1884

gingen, wogegen der Versand an Handelsgewächsen, so an Tabak, Hopfen, Zichorie und Raps, einen immer größeren Umfang annahm.

Der überwiegende Grund für den Rückgang des Getreideexports war das starke zahlenmäßige Anwachsen der Bevölkerung auf Grund der durch den technischen und medizinischen Fortschritt verbesserten Lebensbedingungen. Es vermehrte sich also die Zahl der Verbraucher. Außerdem wurden an Stelle von Getreide seit den zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts große Mengen von Handelsgewächsen angebaut. Das war so gekommen: Nach der Mißernte des Jahres 1816 waren nämlich, um eine Ausfuhr von Getreide zu unterbinden, im Jahre 1817 die badischen Getreideausfuhrzölle stark erhöht worden. Die nachfolgenden Jahre aber hatten durch gute Ernten wieder einen stattlichen Getreideüberschuß gebracht. Die hohen Zölle im Verein mit den denkbar schlechten Verkehrsverhältnissen auf dem Rhein hatten jedoch ein Abfließen dieser Überschüsse nicht zugelassen. Infolgedessen war im eigenen Lande einem großen Angebot eine wesentlich schwächere Nachfrage gegenübergestanden, was zu einem starken Preissturz geführt hatte. Der Getreideanbau in seinem bisherigem Umfange war also unrentabel geworden.

Die Folge davon war eine schnelle Vermehrung des schon im 17. und 18. Jahrhundert eingeführten Handelsgewächsbaues. Die erste Stelle unter den Handelsgewächsen nahm der Tabak ein, der bereits im 17. Jahrhundert durch flämische und wallonische Kolonisten in Mannheim und Umgebung angebaut worden war [1]. Weiter gehörten Raps, Hopfen und Krapp zu den im Oberrheingebiet angebauten Handelsgewächsen. Als in den dreißiger Jahren - nach Aufhebung der Zollgebühren und der Senkung der Frachtkosten - für die Bauern die Möglichkeit bestand mit den ostelbischen Getreidebauern zu konkurrieren, kehrten sie dennoch nicht zu dem Getreideanbau im früheren Umfange zurück. Der Anbau von Handelsgewächsen lag ihnen mehr, und sein Verdienst war recht gut. Ja, es kam sogar in den späteren Jahren zu einer Intensivierung des Anbaus einzelner Handelsgewächsarten, besonders des Tabaks. Hier nahm die Intensivierung ein solches Ausmaß an, daß in dem kleinen Baden, das nur 2,4 % der Gesamtanbaufläche des Deutschen Reiches besaß, im Jahre 1914 so viel Tabak angepflanzt wurde, daß die mit Tabak bepflanzte Fläche 42 %, also fast die Hälfte der gesamten Tabakanbaufläche des Deutschen Reiches betrug [2].

---

1) Tuckermann, Walter, a.a.O., Seite 109
2) Rudolph, Martin, a.a.O., Seite 106

Andererseits ging der Anbau mancher Handelsgewächse aber auch stark zurück, was vor allem für Zichorie, Raps und Hopfen zutraf, die alle durch billigere Auslandspflanzen verdrängt wurden.

Zunächst zeigte die Entwicklung für die Ernährung der Bevölkerung keine Nachteile. Im Gegenteil; mit Hilfe des beim Verkauf der Handelsgewächse erzielten guten Verdienstes hob sich der allgemeine Lebensstandard. Die Stadt Mannheim selbst zog ebenfalls Nutzen aus dieser Entwicklung, da sie zum Zentralmarkt für diese landwirtschaftlichen Produkte wurde. Vor allem gewann der Tabakhandel an Bedeutung. Schiffsladungsweise gingen die als Deckblatt stark gefragten pfälzer Tabakblätter nach Holland und Spanien [1]. Auch in Mannheim selbst entstand eine umfangreiche Tabakindustrie.

Mit der Strukturwandlung des Mannheimer Handels vom überwiegenden Export zum überwiegenden Import in dem Jahrzehnt von 1830 bis 1840 verband sich ein wirtschaftlicher Aufschwung, der sich deutlich in den folgenden Zahlen wiederspiegelt. Gegenüber dem Jahre 1830 zeigte die Bevölkerung der Stadt im Jahre 1840 eine Zunahme von fast 3000 Menschen; denn die Einwohnerzahl des Jahres 1840 belief sich auf 22.811, die von 1830 auf 20.125 [2]. Die Handelsinnung hatte im Jahre 1840 187 Mitglieder. Davon waren 105 Detaillisten, 62 Großhändler und Bankiers und 20 Inhaber von Speditions- und Kommissionsfirmen [3]. Nach Friedrich Walter("Mannheim in Vergangenheit und Gegenwart") hatten von den 110 Firmen, die Mitte der zwanziger Jahre in Mannheim ansässig waren, "nur vereinzelte einen größeren kaufmännischen Betrieb".[4].

## 2. Auf dem Getreidesektor

Da sich die Wandlung vom überwiegenden Export- zum überwiegenden Importhandel hauptsächlich auf dem Getreidesektor vollzog, möchte ich die genannte Entwicklung dieses Handelszweiges noch gesondert darstellen. Im Jahre 1846 trat erstmals auf Grund einer schweren Mißernte ein Engpaß in der Versorgung der Bevölkerung mit Brotgetreide auf. Auch das folgende Jahr brachte eine Mißernte, so daß es zu einer großen Hungersnot kam. Durch veraltete volkswirtschaftliche Maßnahmen versuchte man dieser Ernährungskrise zu begegnen. Es

---

1) Walter, Friedrich, Bd. II, a.a.O., Seite 441
2) Walter, Friedrich, Bd. II, a.a.O., Seite 146/147
3) Borgius, Walter, Teil 1, a.a.O., Seite 120
4) Walter, Friedrich, Bd. II, a.a.O., Seite 163

wurde zum Beispiel der Zwangsverkauf von zurückgehaltenen Mundvorräten angeordnet und ein Verbot des Brennens von Korn erlassen. Aber damit konnte die Hungersnot nicht gebannt werden. Im Gegensatz zum Jahre 1817 war jedoch dieses Mal die Möglichkeit gegeben, zur Linderung der Not Getreide von auswärts zu beziehen. So entschloß sich die badische Regierung im Frühjahr 1847, die beiden Mannheimer Getreidehändler Raphael Hirsch und dessen Geschäftsfreund Simon Dörr nach Holland zu entsenden, um dort Korn in großen Mengen aufzukaufen [1]. Auf diese Weise kamen die ersten Importe zustande. Obwohl gute Ernten in den fünfziger Jahren auch wieder Getreideexporte ermöglichten,vor allem die von Roggen, der im badischen Oberland in großen Mengen angebaut wurde, nahmen die Getreideimporte immer größeren Umfang an. Auf Grund seiner günstigen Verkehrslage wurde Mannheim zum Stapelplatz dieser Importe und entwickelte sich vom ehemaligen Getreideexport- zum Getreideimportplatz. Die genannten Getreideimporte wurden zum kleineren Teil von Mannheim selbst und seiner Umgebung benötigt. Ihr größerer Teil wurde in den südwestdeutschen Raum weiterbefördert.

Die Abhängigkeit vom Ausland (von Holland, später auch von England) dauerte bis zum Jahre 1862. Von diesem Zeitpunkt an machte sich der inzwischen erstarkte Mannheimer Getreidegroßhandel von der Vermittlung seines Getreideimports durch holländische und englische Firmen frei und kaufte das Getreide selbständig in Rußland (Petersburg) und den Vereinigten Staaten von Amerika ein.

## IV. Förderung des Importhandels durch Eisenbahn und Schiffahrt

Die Versorgung der südlich von Mannheim gelegenen Absatzgebiete mit Bedarfsartikeln, darunter auch Getreide - letzteres wurde in der Umgebung Mannheims, besonders in der Pfalz aufgekauft -, erfolgte in den dreißiger und zu Anfang der vierziger Jahre noch größtenteils auf kleinen Lastkähnen. War doch die Wasserstraße des Rheins zu dieser Zeit der einzige Verkehrsweg, auf dem größere Mengen von Gütern befördert werden konnten. Da die Fahrrinne des Oberrheins bergwärts aber kurz nach Mannheim nur eine sehr geringe Wassertiefe aufwies, mußten Waren, die vom Norden kamen und nach südlich von Mannheim gelegenen Hafenorten transportiert werden sollten, in Mannheim auf kleinere Schiffe umgeladen werden, was eine wesentliche

---

1) Landgraf, Josef, "Der Getreidehandel Mannheims in den letzten 50 Jahren und das Geschäftshaus Jakob Hirsch & Söhne" Mannheim o.J., Seite 6

Verteuerung der Waren bedeutete. Als der Schiffahrt in den vierziger Jahren die Eisenbahn als neues Verkehrsmittel zur Seite trat, konnten die in Mannheim ankommenden Güter damit wesentlich leichter in die südlich davon gelegenen Gebiete befördert werden. Bereits kurze Zeit nach Aufnahme des Gütertransportes senkte die Eisenbahn die Tarife in solchem Maße, daß der Eisenbahntransport von Mannheim nach Süden wesentlich billiger kam als der Weitertransport zu Schiff nach erfolgtem Umschlag auf kleinere Schiffe. Da Mannheim bergwärts am Endpunkt der Großschiffahrt auf dem Rhein lag, entwickelte sich hier ein Großhandel, der mit Hilfe der Eisenbahn die südlich von Mannheim gelegenen Gebiete mit Gütern aller Art versorgte. So beeinflußte denn das neue Beförderungsmittel in entscheidendem Maße die Aufwärtsentwicklung des Mannheimer Handels. Ich halte es daher für nötig, an dieser Stelle die Entwicklung des Eisenbahnnetzes um und in Mannheim darzustellen.

1) Die Eisenbahn

Im Jahre 1814 wurde in England von George Stephenson mit Hilfe der Watt'schen Dampfmaschine die erste brauchbare Lokomotive gebaut. Diese technische Erfindung brachte umwälzende Veränderungen im Verkehrswesen mit sich und prägte einem ganzen Jahrhundert den Stempel auf. Bereits im Jahre 1825 wurde in England die erste öffentliche Eisenbahnlinie zwischen Stockton und Darlington in Betrieb genommen. Zehn Jahre später, im Jahre 1835, wurde in Deutschland die Strecke Nürnberg-Fürth eröffnet. Die Meinungen darüber, wann das Eisenbahnproblem in Baden zum ersten Male von offizieller Seite diskutiert wurde, gehen auseinander. Nach Kuntzenmüller [1] soll bereits im Jahre 1831 der badische Abgeordnete Gottlieb Bernhard Fecht im badischen Landtag den Siegeszug der Stephenson'schen Lokomotive und die Eröffnung der obengenannten Eisenbahnlinie zur Sprache gebracht haben. Seine Prophezeihung, daß dieses Verkehrsmittel in Bälde auch in Baden notwendig würde, sei jedoch von maßgebender Seite mit der Bemerkung, daß er seiner Zeit vorauseile, abgetan worden.

Im Jahre 1833 veröffentlichte aber der in Mannheim ansässige Kommerzienrat L. Newhouse eine Schrift mit dem Titel "Vorschlag

---

1) Kuntzenmüller, Albert "Die badischen Eisenbahnen von 1840 - 1940" Freiburg 1940 Seite 9

zur Herstellung einer Eisenbahn im Großherzogtum Baden von Mannheim nach Basel und an den Bodensee" [1]. Zweck dieser Schrift, die auch dem Großherzog Leopold überreicht wurde, war, die Allgemeinheit von der Notwendigkeit des Eisenbahnbaues, insbesondere einer Eisenbahnlinie von Mannheim nach Süden zu überzeugen, um eine Verbindung von Nord- nach Süddeutschland herzustellen, und um der auf dem Oberrhein vielfach behinderten Schiffahrt ein weiteres Verkehrsmittel zur Seite zu stellen. Der Vorschlag ging zwar an die Landstände; zu einer Förderung des Planes durch diese kam es aber nicht. Man brachte dagegen vor, es fehle am Brennmaterial, die Bahn berühre nur einen kleinen Teil des Landes, es gäbe an der vorgesehenen Strecke keine bedeutenden Städte, und eine große Anzahl von Personen, die bei den bisherigen Verkehrsmitteln ihr Brot verdienten, würden durch das neue Verkehrsmittel ihrer Existenz beraubt.

Als erstes Zeugnis einer positiven badischen Eisenbahnpolitik gelten allgemein die Verhandlungen der zweiten Kammer des badischen Landtages vom Jahre 1835, bei denen ein entsprechender Vorschlag von Staatsrat Nebenius zur Debatte stand. Zu einer Annahme des Vorschlages kam es nicht, jedoch zeigte sich bei der Debatte, daß die Zahl der Gegner eines solchen Projektes immer kleiner wurde [1].

Als jedoch auf der gegenüberliegenden Rheinseite der Bau einer Bahnlinie von Straßburg nach Basel geplant wurde, erkannten die badische Regierung und ihre Landstände, welche Nachteile diese Bahn für ihr eigenes Land bringen würde. Am 10.2.1838 [2] trat deshalb der sogenannte "Eisenbahnlandtag" zu einer außerordentlichen Sitzung zusammen, und bereits am 29.3.1838 [2] wurde ein Eisenbahngesetz verkündet, das den Bau einer Eisenbahn von Mannheim nach Basel auf Staatskosten vorsah.

a) Die Bahnlinie Mannheim-Basel (s.Abb.S.30)

Die erste Teilstrecke dieser Bahn wurde am 12. Dezember 1840 [3] zwischen Mannheim und Heidelberg in Betrieb genommen. In den folgenden Jahren wurden die weiteren Teilstrecken der geplanten Fortführung eröffnet, nämlich die Linien:

---

1) Kuntzenmüller, Albert, a.a.O., Seite 9
2) Kuntzenmüller, Albert, a.a.O., Seite 10
3) Kuntzenmüller, Albert, a.a.O., Seite 20

| | | |
|---|---|---|
| Heidelberg-Karlsruhe | im Jahre | 1843 |
| Karlsruhe-Offenburg | " | 1844 |
| Offenburg-Freiburg | " | 1845 |
| Freiburg-Basel | " | 1855 |

Nachdem im Jahre 1855 der Bau der ganzen Linie Mannheim-Basel beendet und der Gütertransport aufgenommen war (seit 1844 konnte dieser schon von Mannheim über Heidelberg bis Offenburg erfolgen), war für Mannheims Handel die Möglichkeit gegeben, das ganze südliche Baden und Teile der Schweiz mit Gütern zu versorgen, die per Schiff auf dem Rhein nach Mannheim herangeholt worden waren.

b) Die Bahnlinie Mannheim- bezw. Friedrichsfeld -Frankfurt/M. (sog. Main-Neckarbahn), s. Abb. S. 30

Nach Verkündigung des badischen Eisenbahngesetzes im Jahre 1838 wurde zwischen dem Land Baden einerseits und dem Land Hessen und der freien Stadt Frankfurt andererseits ein Staatsvertrag abgeschlossen, der den Bau einer direkten Eisenbahnlinie von Mannheim nach Frankfurt vorsah. Es kam jedoch zunächst nicht zu der Ausführung dieser Strecke; vielmehr verlangte Hessen im Jahre 1842 eine vom Staatsvertrag des Jahres 1838 abweichende Linienführung, und zwar von Frankfurt über Darmstadt nach Heidelberg, die entlang der Bergstraße führen sollte. Diese Forderung ging zum Teil auf den berechtigten Wunsch der zahlreichen Gemeinden an der Bergstraße zurück, die auch in den Genuß der Bahnverbindung kommen wollten. Darüber hinaus basierte die Forderung aber auf den Ressentiments, die Hessen der Stadt Mannheim gegenüber hegte, dessen Hafenverkehr ständig zunahm. wogegen Mainz zur gleichen Zeit einen starken Rückgang des Hafenverkehrs zu verzeichnen hatte. Baden widersetzte sich hauptsächlich auf Betreiben Mannheims diesem neuen Plan, da die Stadt darin eine Schädigung ihrer wirtschaftlichen Interessen sehen mußte; denn Mannheim wäre, da ja der Bau der Strecke Heidelberg-Basel schon in Angriff genommen war, nach Fertigstellung der neuerdings von Hessen geforderten Linienführung abseits der durchgehenden Linie Frankfurt-Basel zu liegen gekommen. Seine Beförderungswege nach Nord und Süd wären dadurch verlängert und die Transportkosten erhöht worden. Da außerdem die badische Eisenbahnstrecke Mannheim-Heidelberg Breitspur hatte, wogegen für die neue Main-Neckarbahnlinie Normalspur vorgesehen war, hätten die von

Mannheim nördlich zu transportierenden Güter in Heidelberg umgeladen werden müssen, was wiederum ihren Transport sehr verteuert hätte.

Da man sich über die Linienführung der Main-Neckarbahn zunächst nicht einigen konnte, wurden die Verhandlungen abgebrochen. Weil Baden jedoch dieser Bahnverbindung nach Norden nicht verlustig gehen wollte, fand man bei erneuten Verhandlungen eine Kompromißlösung. Man legte den Endpunkt der Bahn nach Friedrichsfeld, das auf halbem Wege zwischen Mannheim und Heidelberg liegt. Der diesbezügliche Vertrag wurde am 25.2.1843 [1] abgeschlossen. Eine befriedigende Lösung des Problems brachte er nicht, denn weder Mannheim noch Heidelberg kamen auf diese Weise in den Genuß einer Verbindung nach Frankfurt ohne Umweg. Am 1.8.1846 wurde die fertige Main-Neckarbahn dem Verkehr übergeben.

c) Die Bahnlinie Heidelberg-Mosbach-Würzburg (sog. Odenwaldbahn), s.Abb.S.30

Die ersten Verhandlungen über den Bau dieser Eisenbahnlinie wurden zwischen den Staaten Bayern und Baden bereits im Jahre 1858 geführt. Die Initiative ging von Baden aus, welches die Bahnlinie bei den Beratungen über das Eisenbahn-Rheinbrückenprojekt Mannheim-Ludwigshafen forderte. Die Verhandlungen zogen sich nach zeitweiligem, vollständigem Abbruch über Jahre hin und führten erst am 27.1.1862 zum Abschluß eines diesbezüglichen Staatsvertrages [2]. Daraufhin wurde die Bauausführung sofort in Angriff genommen, und am 23. Oktober 1862 [3] konnte die erste Teilstrecke von Heidelberg bis Mosbach dem Verkehr übergeben werden. Die Fortführung dieser Strecke bis Würzburg erlitt durch die Unstimmigkeiten zwischen den Vertragspartnern über das Rheinbrückenprojekt immer wieder Verzögerungen. Trotz des Krieges von 1866 konnte dann das letzte Teilstück noch in diesem Jahre vollendet werden. Am 1. November 1866 [4] fuhr der erste Zug von Würzburg nach Mannheim. Damit war im Anschluß an bereits bestehende Bahnlinien eine durchgehende Verbindung von Mannheim bis Ungarn hergestellt, was von weittragender Bedeutung für den Mannheimer Getreidehandel war.

---

1) Kuntzenmüller, Albert, a.a.O., Seite 22
2) General-Landesarchiv Akte Abt. Finanzministerium, Zugang 1950, Pack 68, Fasc. 3
3) Kuntzenmüller, Albert, a.a.O., Seite 51
4) Kuntzenmüller, Albert, a.a.O., Seite 52

d) Die Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Mannheim
s.Abb.S.30

Das bereits erwähnte Projekt, das eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse bringen sollte, war der Bau einer festen Rheinbrücke, die sowohl dem Eisenbahn- als auch dem Straßenverkehr dienen sollte. Im vorhergehenden Abschnitt wurde angedeutet, daß der Ausführung Verhandlungen zwischen Bayern und Baden vorausgingen, die sich über viele Jahre hinschleppten.

Zwischenlösung: Die T r a j e k t a n s t a l t

Die badische Bahnverwaltung, die an der Erstellung der Eisenbahnbrücke größtes Interesse hatte, weil sie mit Recht befürchtete, daß bei Nichtausführung dieses Projekts der Transitverkehr von Nord nach Süd auf außerbadischen Strecken vonstatten gehen und damit von Mannheim abgeleitet würde, faßte bei dem schleppenden Fortgang der Verhandlungen zwischen den Vertretern der bayerischen und badischen Regierung über das Brückenprojekt den Entschluß, zwischen Mannheim und Ludwigshafen eine Trajektanstalt (Eisenbahnfähre) zu errichten. Der Einspruch von bedeutenden Mannheimer Getreidehandelsfirmen [1], die in der Ausführung dieses Projekts eine Beeinträchtigung des Hafenverkehrs sahen, wurde vom Handelsministerium zurückgewiesen. Im Jahre 1861 wurde die Regierungsgenehmigung für die Errichtung der Trajektanstalt erteilt, der am 8.1.1862 eine Übereinkunft der beteiligten Bahnverwaltungen folgte. Aus einem Schreiben der Mannheimer Zolldirektion [1] geht hervor, daß der Betrieb am 8.1.1863 aufgenommen wurde und bis zur Fertigstellung der Eisenbahnbrücke aufrechterhalten blieb.

Die stark umstrittenen Punkte bei den Verhandlungen über die zu erstellende Eisenbahnbrücke war neben der örtlichen Lage der Brücke vor allem die Frage des Eigentumsverhältnisses und die des Brückengeldes. Man einigte sich dann aber auf eine hälftige Kostenteilung der Bauausführung, was eine entsprechende Eigentumsteilung mit sich brachte. Die Brückengelderhebung beließ man der badischen Verwaltung unter der Bedingung, daß die Hälfte des Nettoertrages an den bayerischen Staat abgeführt werde. Diese Abreden wurden in einem am 29.7.1864 [2] geschlossenen Vertrag fixiert. So konnte noch im

1) General-Landesarchiv Akte 237/19 072
2) General-Landesarchiv Akte Abt. Finanzverwaltung, Zugang 1950, Pack 68, Fasc. 3

November des Jahres 1864 die Bauarbeiten ausgeschrieben werden. Diese schritten rasch voran, und bereits am 25.2.1867 wurde die Eisenbahnbrücke mit zunächst einem Gleis in Betrieb genommen, dem im Oktober desselben Jahres das zweite folgte. Offiziell wurde nach Fertigstellung der beiderseitigen Portalbauten die Brücke am 20. August 1868 dem Verkehr übergeben [1]. Die Eisenbahnbrücke brachte den Anschluß an die bereits seit Jahren bestehende linksrheinische Ludwigs-Westbahn. Mit deren Hilfe konnte der Aktionsbereich des Mannheimer Handels auf die weiter entfernt liegenden Absatzgebiete der Hinterpfalz ausgedehnt werden. Außerdem ermöglichte diese Verbindung den Bezug von Saarkohlen.

e) Die Bahnlinie Mannheim-Karlsruhe
(sog. Rheintalbahn), s.Abb.S.30

Mit der Fertigstellung der Odenwaldbahn im Jahre 1866 und der Rheinbrücke Mannheim-Ludwigshafen im Jahre 1867 lief eine Eisenbahn-Ostwestachse durch Mannheim. Als nächstes Ziel erstrebte man in Mannheim eine weitere Eisenbahnlinie, die diese Ostwestachse in Nord-Südrichtung schneiden sollte. Zunächst griff man wieder den Gedanken einer direkten Verbindung von Mannheim nach Frankfurt auf, den man in einer Petition der badischen Regierung vorlegte. Die Antwort hierauf war eine Absage [2]. Eine gleichzeitig erfolgte Eingabe der an dieser Bahnlinie ebenfalls interessierten hessischen Nachbargemeinden Mannheims wurde von der hessischen Regierung ebenfalls abgelehnt, und zwar mit der Begründung, man zweifle an der Notwendigkeit und Ertragsfähigkeit dieses Projektes. Damit war eine Bahnverbindung von Mannheim nach Norden für die nahe Zukunft außer Reichweite.

Aus diesem Grunde wandte man sich von Seiten Mannheims mit Eifer einer Erweiterung des Eisenbahnetzes nach Süden zu. Eine direkte Verbindung Mannheim-Karlsruhe mit Übergang in die bestehende Linie Heidelberg-Basel in Karlsruhe sollte die Transportzeit wesentlich verkürzen und außerdem dem Handel ein neues Absatzgebiet erschließen. Der auf Staatskosten beantragte Bau wurde von der Regierung abgelehnt, da man zur Zeit mit dem Bau anderer Eisenbahnlinien finanziell zu stark engagiert sei. Mannheim war aber nicht gewillt, sein Vorhaben aufzugeben. Es bildete mit den übrigen am Bau dieser

---

1) Walter, Friedrich, Bd. II, a.a.O., Seite 499
2) Walter, Friedrich, Bd. II, a.a.O., Seite 500

Strecke interessierten Gemeinden ein Zentralkomitee, welches beschloß, den Bau aus eigenen Mitteln zu finanzieren. Das Komitee trat mit maßgeblichen Persönlichkeiten der Regierung wegen der Baugenehmigung in Verhandlungen, die ergaben, daß mit der fraglichen Konzession zu rechnen sei, wenn der Regierung nach Fertigstellung der Strecke die Möglichkeit vorbehalten bliebe, in den Betrieb und die Verwaltung der Bahnlinie einzutreten. Unter diesem Vorbehalt wurde durch ein Gesetz vom 1.4.1868 und durch die Konzession vom 29.4.1868 der Stadtgemeinde Mannheim die Erlaubnis zum Bau der "Rheintalbahn" erteilt [1]. Bereits am 4.8.1870 wurde die Strecke dem Verkehr übergeben.

f) Die Bahnlinie Mannheim-Frankfurt (sog.Riedbahn), s.Abb.S.30

Mit der Eröffnung dieser direkten Bahnverbindung Mannheim-Frankfurt wurde endlich im Jahre 1879 [2] der bereits seit dem Jahre 1838 gehegte Wunsch erfüllt. Damit wurde Mannheim gleichzeitig zu dem längst angestrebten Schnittpunkt der Eisenbahnverbindungen Nord-Süd und Ost-West. Mit der Fertigstellung dieser Strecke fand der Ausbau des Eisenbahnverbindungsnetzes um Mannheim seinen Abschluß.

g) Die erste Bahnverbindung mit dem Hafen (sog. Schleifbahn), s.Abb.S. 17

Anfänglich hatte das vorhandene Bahnnetz noch keine direkte Verbindung mit dem Mannheimer Hafen, was den Güterumschlag vom Schiff auf die Bahn wesentlich erschwerte, da sämtliche Güter vor der Weiterbeförderung erst mit Frachtfuhrwerken vom Hafen zur Bahnstation gebracht werden mußten. Eine direkte Bahnverbindung nach dem Hafen war schon zwei Jahre nach der Aufnahme der Güterbeförderung durch die Eisenbahn projektiert worden, kam aber wegen des Einspruchs der Frachtfuhrleute [3] und den im Jahre 1848 ausgebrochenen politischen Unruhen nicht zur Ausführung. Erst im Jahre 1854 [4] konnte das bereits im Jahre 1846 geplante Bauvorhaben verwirklicht werden. Diese Verbindung zwischen der Bahnstation und dem Hafen erhielt den Namen "Schleifbahn", da sie, der eingeebneten

---

1) General-Landesarchiv Akte Abt. 237, Zugang 1953, Nr. 50a, Pack 415
2) Kuntzenmüller, Albert, a.a.O., Seite 163
3) Walter, Friedrich, Bd. II, a.a.O., Seite 488
4) Walter, Friedrich, Bd. II, a.a.O., Seite 489

Stadtbefestigung folgend, die Stadt in einer Schleife umzog. Auf diese Weise kam der unmittelbare Umschlag von Schiff auf die Bahn zustande. Für den Handel brachte diese Verbindung neben einer kostenmäßigen Einsparung einen beträchtlichen Zeitgewinn, da das zweite Umladen der Güter wegfiel.

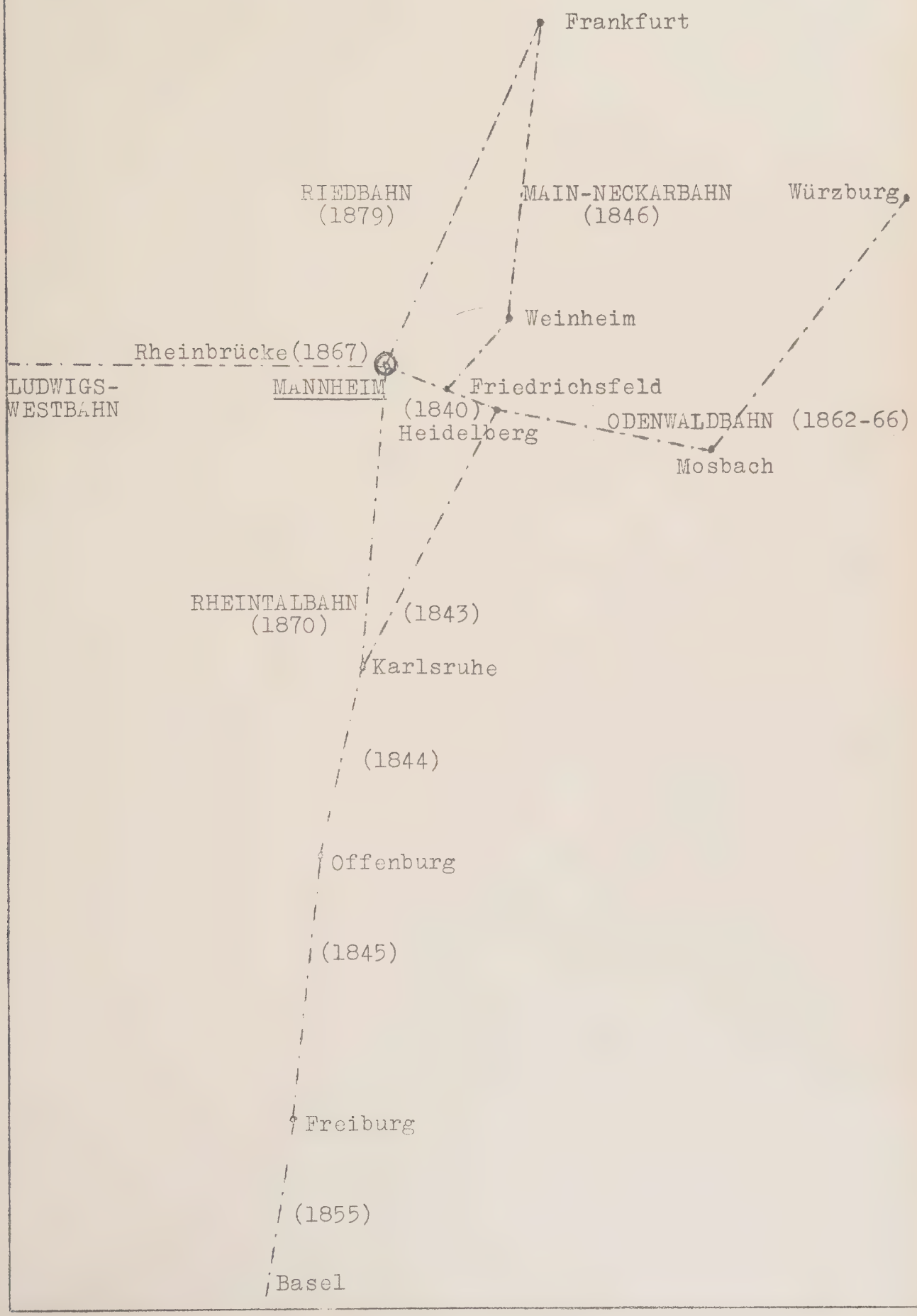
h) Die Errichtung eines Zentralgüterbahnhofes
s.Abb.S.43 A

Die starke Zunahme des Hafenverkehrs in den folgenden Jahren machte neben einem Ausbau der dem Schiffsverkehr dienenden Hafenanlagen auch eine Erweiterung der dortigen Eisenbahnanlagen und eine Verbesserung des zu ihnen führenden Schienenweges notwendig, ein Bedürfnis, dem im Jahre 1876 [1] durch den im Hafengelände durchgeführten Bau eines Zentralgüterbahnhofes und durch einen neuen, kürzeren Schienenanschluß an das Bahnnetz Rechnung getragen wurde. Die hierdurch überflüssig gewordene und die Stadterweiterung behindernde Schleifbahn wurde im Jahre 1879 außer Betrieb gesetzt und abgetragen [2].

Nichts kann die Bedeutung, die der Eisenbahnverkehr für den Mannheimer Handel hatte, besser verdeutlichen, als einige Zahlenangaben. Die nachfolgende Statistik zeigt die Entwicklung des Güterverkehrs der Eisenbahnstation Mannheim in Fünfjahresabständen [3].
Es wurden befördert:

| im Jahre | in Mill. Tonnen |
|---|---|
| 1855 | 0,13 |
| 1860 | 0,22 |
| 1865 | 0,47 |
| 1870 | 0,75 |
| 1875 | 0,77 |
| 1880 | 0,80 |
| 1885 | 1,42 |
| 1890 | 2,34 |
| 1895 | 3,24 |
| 1900 | 4,91 |
| 1905 | 5,32 |
| 1910 | 6,05 |
| 1913 | 7,67 |

1) Handelskammerbericht Jahrgang 1875/77
2) Walter, Friedrich, Bd. II, a.a.O., Seite 489
3) Handelskammer, Jubiläumsfestschriften 1911 und 1928


Frankfurt
RIEDBAHN
(1879)
MAIN-NECKARBAHN
(1846)
Würzburg
Weinheim
Rheinbrücke(1867)
LUDWIGS-
WESTBAHN
MANNHEIM
Friedrichsfeld
(1840)
Heidelberg
ODENWALDBAHN (1862-66)
Mosbach
RHEINTALBAHN
(1870)
(1843)
Karlsruhe
(1844)
Offenburg
(1845)
Freiburg
(1855)
Basel

Aufzeichnungen über den Güterverkehr vor dieser Zeit sind nicht mehr vorhanden. Die obigen Zahlen zeigen aber einen raschen Anstieg des Güterverkehrs in der Anfangszeit, der in seinem weiteren Ablauf trotz starker absoluter Ausdehnung im Steigerungsgrad eine wesentliche Abschwächung erfuhr. War der Verkehr nämlich von 1865 gegenüber dem von 1855, also in einem Zwischenraum von 10 Jahren, um das 3 1/2-fache gestiegen, so konnte er sich bis zum Jahre 1880, also in einem zeitlichen Zwischenraum von 25 Jahren, im Verhältnis zu 1865 noch nicht einmal verdoppeln. Mit dem Gesagten soll die Entwicklung in späteren Jahren nicht abgeschwächt, sondern der rasche Aufschwung im Anfangsstadium unterstrichen werden.

So interessant auch eine Betrachtung wie die obige ist, so gibt sie doch nur ein unvollständiges Bild. Denn die Entwicklung einer Stadt kann man nicht für sich allein betrachten und würdigen, sondern muß sie mit der Entwicklung anderer Städte vergleichen. Aus diesem Grunde werden im folgenden den Güterverkehrszahlen der nächstgrößeren badischen Stationen die für Mannheim ermittelten Güterverkehrszahlen gegenübergestellt [1].

Die Beförderungszahlen geben Tonnen an:

| | In den Jahren: | |
|---|---|---|
| | 1861 | 1871 |
| Basel | 45 501 | 73 608 |
| Karlsruhe (Hauptbahnhof) | 54 159 | 99 577 |
| Heidelberg " | 27 592 | 89 828 |
| Freiburg | 46 107 | 60 053 |
| Waghäusel | - | 3 881 |
| Konstanz | - | 11 086 |
| Pforzheim | 13 989 | 30 468 |
| Kehl | 71 007 | 102 863 |
| Rheinau | - | - |
| Waldshut | 63 492 | 37 162 |
| | 321 847 | 508 526 |
| Mannheim | 292 251 | 321 285 |

1) Handelskammerberichte diverse

| | In den Jahren: 1880 | 1889 |
|---|---|---|
| Basel | 300 293 | 294 862 |
| Karlsruhe (Hauptbahnhof) | 134 341 | 261 366 |
| Heidelberg " | 126 114 | 254 350 |
| Freiburg | 122 365 | 181 575 |
| Waghäusel | 72 122 | 105 649 |
| Konstanz | 78 179 | 103 395 |
| Pforzheim | 59 778 | 117 493 |
| Kehl | 74 492 | 104 518 |
| Rheinau | 71 809 | 79 381 |
| Waldshut | 110 378 | 34 437 |
| | 1 149 871 | 1 537 026 |
| Mannheim | 836 546 | 1 745 996 |

| | In den Jahren: 1899 | 1910 |
|---|---|---|
| Karlsruhe | 817 057 | 1 749 166 |
| Basel | 430 278 | 473 672 |
| Freiburg | 342 973 | 426 254 |
| Rheinau | 336 294 | 1 384 327 |
| Maxau | 254 158 | - |
| Pforzheim | 230 629 | 378 505 |
| Kehl | 215 212 | 383 761 |
| Heidelberg | 201 111 | 425 295 |
| Kirchheim | 194 205 | 428 176 |
| Bruchsal | - | 196 014 |
| | 3 021 917 | 6 845 170 |
| Mannheim | 3 324 241 | 3 678 801 |

Die obige Gegenüberstellung zeigt den großen Vorsprung, den der Mannheimer Verkehr vor dem der anderen Stationen hatte. Der Mannheimer Güterverkehr war im Jahre 1861 etwa dem der sechs nächstgrößten badischen Bahnstationen gleich. In den folgenden Jahren erfuhr er eine gewaltige Steigerung. Im Jahre 1889 schließlich, übertraf er sogar den gesamten Verkehr der zehn nächstgrößten Stationen. Die weitere Entwicklung zeigt, daß der Mannheimer Verkehr auch zehn Jahre später, also im Jahre 1899, noch den Güter-

verkehr der neun nächstgrößten Stationen übertraf, aber weitere elf Jahre später, im Jahre 1910, bereits wesentlich hinter dem Umschlag der neun nächstgrößten Stationen zurückblieb. Im Vorgriff auf die Entwicklung des Mannheimer Wirtschaftslebens nach der Jahrhundertwende sei hier schon kurz angedeutet, daß dieser Umstand auf die Oberrheinregulierung zurückzuführen ist, die es ermöglichte, den Rhein mit größeren Schiffen bis Straßburg zu befahren, und Mannheim seine Vorzugsstellung als Endpunkt der Großschiffahrt nahm. Bezüglich des starken Anstiegs des Verkehrs der Bahnstation Rheinau wäre zu bemerken, daß dieser durch die Schaffung von Hafenanlagen bei dem nur wenige Kilometer südlich von Mannheim gelegenen und damals noch selbständigen Ort Rheinau bedingt war, wo fast ausschließlich Kohlen vom Schiff auf die Bahn umgeschlagen wurden.

## 2) Die Schiffahrt

### a) Aufhebung der Abgaben

Die Tatsache, daß Mannheim sich in den fünfziger und sechziger Jahren zu einem so bedeutenden Umschlagsplatz entwickelte, ist also zum großen Teil der Schaffung eines großartigen Eisenbahnnetzes um und in Mannheim zu verdanken. Voraussetzung für den Umschlag war natürlich die Rheingroßschiffahrt, die die umzuschlagenden Güter heranschaffte. Nachdem sie von den bestehenden lästigen Fesseln befreit und durch technische Neuerungen vervollkommnet war, spielte sie ebenfalls eine bedeutende Rolle bei der wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt. Über einige Hindernisse, die ihr früher im Wege standen, wie die Stapelrechte, die Landeszölle und deren Beseitigung, habe ich bereits am Anfang dieses Kapitels berichtet. Was noch an Hemmnissen bis in die sechziger Jahre bestehen blieb, war der sogenannte "Gebührenzwang".
Zu entrichtende Gebühren waren:

aa) Die sogenannten Z ö l l e d e r L a d u n g gemäß dem Oktroivertrag von 1804;

bb) Die R e k o g n i t i o n s g e b ü h r e n .

Der unter aa) genannte Oktroivertrag kam auf Betreiben Napoleons zustande, der, nachdem er das linke Rheinufer besetzt hatte,

besonders daran interessiert war, der Schiffahrt Erleichterungen zu bringen. Der Oktroivertrag brachte den Wegfall der bis zu diesem Zeitpunkt bestehenden 32 Durchfuhrzölle, die in eine einheitliche, streckenmäßig festgelegte Abgabe, den sogenannten "Zoll der Ladung", umgewandelt wurden.

Die unter bb) genannte "Rekognitionsgebühr" war eine Abgabe, die von jedem Schiff mit einer Ladefähigkeit von über 50 Zentnerg geleistet werden mußte. Bemessungsgrundlage war allein diese Ladefähigkeit. Die Ladung selbst und ihr Gewicht spielte keine Rolle.

Als der Schiffahrt in der Eisenbahn ein neues Transportmittel zur Seite trat und der Ausbau des Eisenbahnnetzes so weit fortschritt, daß eine direkte Verbindung mit den Seehäfen entstand, wurde die Eisenbahn für die Schiffahrt ein sehr unliebsamer Konkurrent. Die in der "Zentralkommission für die Rheinschiffahrt" zusammengeschlossenen Rheinuferstaaten sahen sich deshalb gezwungen, die Schiffahrtsabgaben immer wieder zu ermäßigen. In den Jahren 1847 und 1849 wurde die Rekognitionsgebühr für leere Schiffe aufgehoben, doch blieb sie für beladene Schiffe weiterhin bestehen [1]. Als nach der Überwindung der Weltwirtschaftskrise des Jahres 1857 der Schiffsverkehr keinen rechten Aufschwung mehr nehmen wollte, faßte die "Zentralkommission für die Rheinschiffahrt" im Jahre 1859 folgenden Beschluß: "Bei dem großen Interesse an dem ferneren Fortbestehen und Gedeihen der Rheinschiffahrt bleibt zu hoffen, daß bei fortgesetzten Verhandlungen über das Maß und die Modalitäten der zu bewilligenden Erleichterungen unter Berücksichtigung der veränderten dringenden Verhältnisse und der eingetretenen immer größeren Konkurrenz der Eisenbahn ohne weiteren Verzug zu einem baldigen gedeihlichen Abschluß gelangen werde" [2]. Auf Grund dieses Beschlusses kamen die Rheinuferstaaten im Jahre 1860 in einer Konferenz zu Karlsruhe überein, die sogenannten "Zölle der Ladung" auf 1/10 bezw. 1/6 der ursprünglichen Gebührenhöhe zu ermäßigen [3]. Zu einer endgültigen Aufhebung der Abgaben fand man sich aber auch jetzt noch nicht bereit. Es waren vor allem die Kleinstaaten, die nicht auf die Erhebung der Gebühren verzichten wollten, weil diese

---

1) Osswald, Joseph, "Mannheims Umschlagverkehr von 1879 - 1908" a.a.O., Seite 6

2) Gothein, Eberhard, "Die Schiffahrt der deutschen Ströme" Leipzig 1903, Seite 275

3) Kistler, Franz, "Die wirtschaftlichen und sozialen Verhältniss in Baden von 1849 - 1870", a.a.O., Seite 142

Einnahmen eine erfreuliche Stärkung ihrer Finanzen bedeuteten.

Die endgültige Befreiung der Schiffahrt von all diesen Abgaben erfolgte im Jahre 1866, als Preußen im Friedensvertrag, der auf den "Deutschen Krieg" folgte, die südlichen Rheinuferstaaten, die auf österreichischer Seite gekämpft hatten, zwang, auf jegliche Schiffahrtsabgaben zu verzichten [1]. Die Einzelheiten des Verzichtes wurden im Jahre 1868 bei der in Mannheim stattgefundenen Sitzung der "Zentralkommission für Rheinschiffahrt" in der sogenannten "Revidierten Rheinschiffahrtsakte" festgelegt, die am 17. Oktober 1868 unterzeichnet wurde 2).

b) Einführung der Dampfschiffahrt

Die genannten technischen Neuerungen in der Schiffahrt waren ausgelöst durch die Nutzbarmachung der Dampfkraft mit Hilfe der Dampfmaschine. Das erste mit einer Dampfmaschine ausgerüstete Schiff passierte Mannheim im Jahre 1825. Die ersten Dampfschiffe waren nur für den Personen- und Stückgutverkehr gedacht; auch hatten sie große technische Mängel, so daß sie meistens nach wenigen Fahrten schon reparaturbedürftig waren. Trotz dieser anfänglichen Unzulänglichkeiten erkannte und schätzte man die Möglichkeit einer rascheren Beförderung und die Vorteile, die in der Befreiung von Zufälligkeiten, wie schlechtem Wind, überfluteten Leinpfaden, Pferdemangel usw. lagen. Da aber der Bau von Dampfschleppern mit großen Kosten verbunden war, die die Kapitalkraft eines einzelnen überstiegen, schlossen sich vielerorts die interessierten Kaufleute zu Gesellschaften zusammen, um das nötige Kapital aufzubringen. Während die Schiffer meistens diesen Gesellschaften feindlich gegenüber standen, schlossen sie sich in Mannheim mit den Kaufleuten zusammen und gründeten im Jahre 1843 die "Mannheimer Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft" [3]. Nach noch nicht zwanzigjährigem Bestehen mußte jedoch die Gesellschaft im Jahre 1862 aufgelöst werden, weil sich die Schiffer gegen die Anschaffung eiserner Schleppkähne wehrten. Unmittelbar nach ihrer Auflösung wurde sie jedoch durch Neugründung wieder ins Leben gerufen und konnte sich in der Folgezeit zu einer der größten deutschen Binnenschiffahrtsgesellschaften entwickeln.

---

1) Kistler, Franz, a.a.O., Seite 143
2) Walter, Friedrich, Bd. II, a.a.O., Seite 491
3) Festschrift, a.a.O., Seite 8

Gerade diese umstrittenen aus Eisenblech hergestellten Frachtschiffe waren es, die in der Folgezeit eine Beförderung größerer Lasten ermöglichten und damit den Übergang zur Großschiffahrt einleiteten. Ihr Vorteil lag gegenüber den alten Holzkähnen in einem viel niedrigeren Eigengewicht und einem wesentlich geringeren Wasserwiderstand. Die Entwicklung der Mannheimer Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft soll durch die nachfolgenden Zahlen veranschaulicht werden.
Das Schleppmaterial betrug [1]:

| Jahr | Dampfboote | PS | Lastkähne | Ladefähigkeit |
|---|---|---|---|---|
| 1864 | 4 | 1000 | 6 | 1.400 to |
| 1874 | 4 | 1000 | 7 | 2.900 to |
| 1884 | 7 | 3520 | 30 | 22.500 to |
| 1894 | 11 | 5500 | 53 | 47.000 to |

Würde man die im Jahre 1894 noch im Bau befindlichen Schiffe hinzurechnen, so käme man sogar auf folgende Zahlen:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1894 | 13 | 7500 | 61 | 60.000 to |

Von der Gesellschaft beförderte Gütermengen (in Tonnen):

| Jahr | zu Tal | zu Berg | insgesamt |
|---|---|---|---|
| 1845 | 6.000 | 32.000 | 38.000 |
| 1850 | 46.000 | 13.000 | 59.000 |
| 1855 | 5.000 | 17.000 | 22.000 |
| 1860 | 11.000 | 29.000 | 40.000 |
| 1864 | 8.000 | 41.000 | 49.000 |
| 1869 | 14.000 | 49.000 | 63.000 |
| 1875 | 15.000 | 42.000 | 57.000 |
| 1880 | 31.000 | 124.000 | 155.000 |
| 1885 | 59.000 | 330.000 | 389.000 |
| 1890 | 66.000 | 420.000 | 486.000 |
| 1893 | 75.000 | 438.000 | 512.000 |
| 1897 | 91.000 | 490.000 | 581.000 |

Nach Landgraf [2] entsprach der Schiffsraum der Mannheimer Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft am Ende des 19. Jahrhunderts mehr

---

1) Borgius, Walter, Teil 2, a.a.O., Seite 6 und Handelskammerberichte, diverse
2) Landgraf, Joseph, a.a.O., Seite 19

als der Hälfte des damaligen Güterwagenvolumens der badischen Eisenbahnverwaltung.

c) Korrektien des Flußlaufes von Rhein und Neckar

Von gewaltiger Bedeutung für die Rheinschiffahrt, insbesondere für den Rheinhafen Mannheim, sollte die vom damaligen Leiter des badischen Wasser- und Straßenbauwesens, Johann Gottfried Tulla begonnene und nach seinem Tode nach seinen Plänen nördlich von Mannheim durchgeführte sogenannte "Rheinkorrektion" (s. Plan S. 17) werden. Die Korrektion bestand in einem anfangs der zwanziger Jahre begonnenen und im Jahre 1866 vollendeten geradlinigen Durchstich durch die Friesenheimer Gemarkung, der die große, nördlich von Mannheim nach Osten abbiegende Rheinschleife stillegte und einen geradlinigen Fahrweg schuf. Die Verlegung des Rheinlaufes zog zwangsläufig eine Korrektion der Neckarmündung nach sich (s. Plan S. 17). Dieser Fluß mündete noch immer in die alte Rheinschleife. Die Notwendigkeit aber, den nunmehrigen Altrhein als Hafen (Floßhafen) zu benutzen und die ewigen Hochwassergefahren des Neckars zu beseitigen, ließen es ratsam erscheinen, den Fluß geradlinig in den neuen Rhein münden zu lassen. So kam die Korrektion der Neckarmündung des Jahres 1871 zustande.

Welchen großen Einfluß die Rheinkorrektion und die Korrektion der Neckarmündung auf den späteren Ausbau der Mannheimer Hafenanlagen ausübte, wird später sichtbar werden.

d) Auswirkungen dieser Änderungen auf den Mannheimer Umschlagsverkehr

Die wenn auch nur stückweise erfolgte Beseitigung der die Schiffahrt hemmenden Gebühren, die Einführung der Dampfschiffahrt und die Verbesserung des Fahrweges verhalfen im Verein mit der günstigen geographischen Lage der Stadt und ihrem Handel zu einem nur mit den amerikanischen Verhältnissen der Gründerzeit vergleichbaren, raschen Aufschwung, was schon bei der Betrachtung des Eisenbahngüterverkehrs sehr deutlich zum Ausdruck kam.

Mannheims Bedeutung lag aber vor allem darin, daß es die natürliche Umschlagstelle vom Schiff auf die Bahn verkörperte, was in seiner Eigenschaft als Endpunkt der Großschiffahrt auf dem Rhein begründet war. Denn auch der Schiffsverkehr bis Straßburg, der trotz des erforderlichen Umladens die Konkurrenz mit den anderen Verkehrs-

mitteln noch hatte bestehen können, war mit der Aufnahme des Güterverkehrs auf der Eisenbahn der neuen Konkurrenz erlegen. Bereits im Jahre 1847 war oberhalb Mannheims der Verkehr zu Wasser, soweit er den Güterverkehr betraf, vollständig zum Erliegen gekommen [1].

Wenn man in der folgenden Statistik den Gesamthafenverkehr in Fünfjahresdurchschnitten verfolgt, so läßt sich überall ein mehr oder weniger starkes Ansteigen der Güterverkehrszahlen mit Ausnahme von zwei Perioden, nämlich in der Zeit von 1845 bis 1849 und von 1911 bis 1914 feststellen. Selbst schwerwiegende politische und wirtschaftliche Ereignisse konnten nur vorübergehend ihren Einfluß geltend machen und kommen lediglich in einer geringeren Steigerung der Zahlen zum Ausdruck. Ein leichter Rückschlag zeigte sich nur in der Periode von 1845 bis 1849. Die Gründe hierfür lagen in den politischen Unruhen der Jahre 1848/49, die den Schiffsverkehr in dieser Zeit fast vollständig zum Erliegen brachten. Ein zweiter Rückschlag ist in der Zeit von 1911 bis 1914 zu beobachten, der mit der Oberrehinregulierung in Zusammenhang stand. Ganz allgemein kann man aber sagen, daß selbst schwere wirtschaftliche Depressionen, wie die zu Ende der fünfziger Jahre, die durch die Weltwirtschaftskrise des Jahres 1857 und die politisch unsichere Lage infolge des Italienischen Krieges von 1859 ausgelöst war, und die anfangs der siebziger Jahre, die mit dem "Wiener Krach" im Jahre 1873 eingeleitet wurde und als "Gründerkrise" in die Geschichte eingegangen ist, sich auf die Entfaltung des Mannheimer Handels allenfalls nur hemmend auswirken konnten. Dies zeigt die folgende Aufgliederung des Gesamthafenverkehrs von 1840 bis 1914. Die Gliederung berücksichtigt nicht den Floßverkehr. Die Gesamtzeit ist in Abschnitte zu fünf Jahren eingeteilt. Der Hafenverkehr ist zunächst in 1000 Tonnen-Zahlen ausgedrückt, die den Jahresdurchschnitt des Fünfjahresabschnittes angeben. Dann ist die errechnete prozentuale Steigerung dargestellt.

---

1) Gothein, Eberhard, a.a.O., Seite 272

| Jahre | Durchschnitt von 5 Jahren (in 1000 to) [1] | Prozentuale Steigerung gegenüber dem vorhergehenden Zeitabschnitt |
|---|---|---|
| 1840-44 | 153 (1) | - |
| 1845-49 | 150 (1) | -2 |
| 1850-54 | 172 | 15 |
| 1856-60 | 231 | 34 |
| 1861-65 | 344 | 49 |
| 1866-70 | 421 | 22 |
| 1871-75 | 447 | 6 |
| 1876-80 | 645 | 44 |
| 1881-85 | 1.263 | 96 |
| 1886-90 | 2.028 | 61 |
| 1891-95 | 2.982 | 47 |
| 1896-00 | 4.394 | 47 |
| 1901-05 | 6.269 | 43 |
| 1906-10 | 7.297 | 17 |
| 1911-14 | 6.877 | -6 |

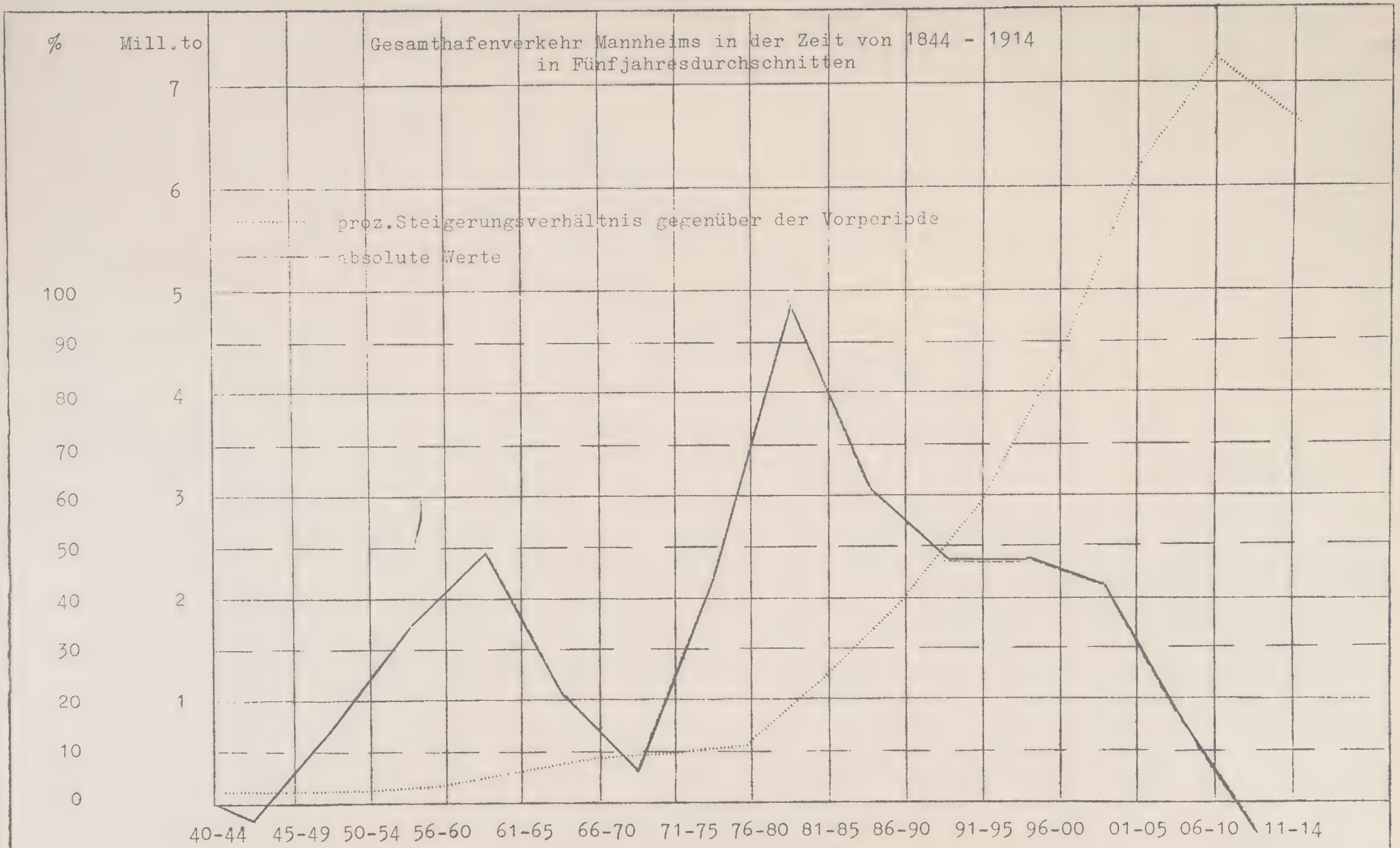
(s.auch graph.Darstellung Seite 40)

(1) = einschließlich Floßverkehr

Auch das Bild der Entwicklung des Mannheimer Hafenverkehrs soll durch einen Vergleich mit der Entwicklung anderer wichtiger, am Rhein gelegener Hafenplätze vervollständigt werden. Der Schiffsverkehr in den Häfen Mainz, Köln, Düsseldorf, Duisburg, Ruhrort betrug - wieder in 1000 Tonnen-Durchschnittszahlen ausgedrückt und unter Ausschluß des Floßverkehrs - für die einzelnen Fünfjahresabschnitte [2]: Siehe Seite 41

1) Handelskammerberichte, diverse

2) Handelskammerbericht Jahrgang 1890


Gesamthafenverkehr Mannheims in der Zeit von 1844 - 1914
in Fünfjahresdurchschnitten
%
Mill.to
7
6
5
4
3
2
1
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
0
proz.Steigerungsverhältnis gegenüber der Vorperiode
absolute Werte
40-44
45-49
50-54
56-60
61-65
66-70
71-75
76-80
81-85
86-90
91-95
96-00
01-05
06-10
11-14

| In den Jahren | Mannheim | Mainz | Köln | Düsseldorf | Duisburg | Ruhrort |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1840-44 | 153[1] | 165 | 232 | 71 | - | 563[2] |
| 1845-49 | 150[1] | 140 | 232 | 76 | 272[2] | 461[2] |
| 1850-54 | 172 | 140 | 263 | 98 | 395[2] | 564 |
| 1855-59 | 221 | 154 | 326 | 149 | 480[2] | 742 |
| 1860-64 | 299 | 163 | 235 | 184 | 626 | 1.102 |
| 1865-69 | 411 | 113 | 212 | 194 | 999 | 1.469 |
| 1870-74 | 423 | 129 | 243 | 172 | 1.313 | 1.461 |
| 1875-79 | 659 | 115 | 201 | 131 | 844 | 1.824 |
| 1880-84 | 1.339 | 174 | 276 | 161 | 1.110 | 2.180 |
| 1885-89 | 2.058 | 222 | 378 | 195 | 1.642 | 2.704 |

1) einschließlich Floßverkehr

2) Ausschließlich Kohlenverkehr

Diese Gegenüberstellung zeigt, daß Mannheim sich in kaum zwanzig Jahren nach Duisburg und Ruhrort zum drittgrößten Rheinhafen entwickelte und die ehemals mit Stapelrechten ausgestatteten Häfen Mainz und Köln bereits in den Jahren 1850-54 bezw. 1860-64 hinter sich zurücklassen konnte.

Noch deutlicher wird der rasche und starke Aufschwung des Mannheimer Hafenverkehrs, wenn man in den betreffenden Häfen den Verkehr von 1889 dem von 1840 gegenüberstellt und dabei den Verkehr von 1840 gleich "hundert" setzt. So wuchs der Verkehr in den obengenannten Häfen in folgendem Verhältnis: [1]

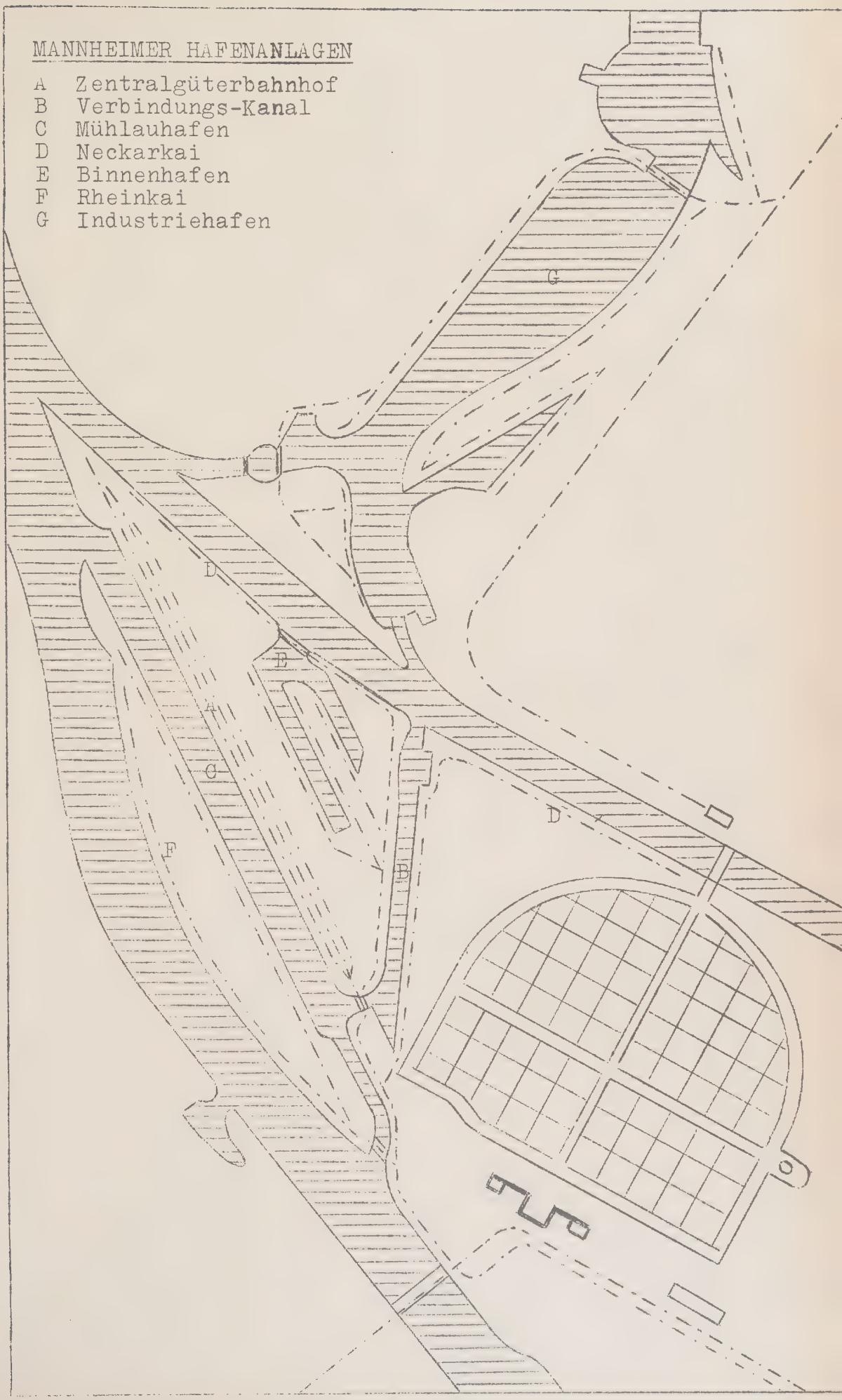
| | | | |
|---|---|---|---|
| Mainz | wie | 100: | 135 |
| Köln | " | 100: | 163 |
| Düsseldorf | " | 100: | 275 |
| Ruhrort | " | 100: | 480 |
| Duisburg | " | 100: | 591 |
| Mannheim | " | 100: | 1348 |

e) Schaffung neuer, großzügiger Hafenanlagen

Dieser ständig wachsende Hafenverkehr machte eine mehrmalige Erweiterung der Hafenanlagen notwendig. Bereits im Jahre 1845 mußte der erst fünf Jahre zuvor eröffnete Rheinhafen durch Ausbau des in seiner Verlängerung liegenden Altrheinarmes (s. Abb. S. 17 bezw. S. 43) erweitert werden. Durch die Korrektionen von Rhein und Neckar wurde günstiges Gelände für eine längst notwendig gewordene neue Hafenerweiterung gewonnen. "In der Zeit von 1870 bis 76 erfolgte die Anlage des Mühlauhafens (s.Abb.S.43 C) mit der für die damaligen Anschauungen außerordentlich großen Länge von 2100 Metern und Breite von 120 Metern, und des Verbindungskanals mit teilweiser gänzlicher Umgestaltung der bisherigen Anlagen" [2]. Gleichzeitig wurden auch die Kaianlagen entlang dem Neckar (s.Abb.S. 43 D) vergrößert. Als zu Beginn der achtziger Jahre dem stark angestiegenen Hafenverkehr auch diese Hafenanlagen nicht mehr gewachsen waren, wurde der sogenannte "Binnenhafen" (s.Abb.S.43 E), in dem Dreieck zwischen Mühlauhafen, Verbindungskanal und Neckar gebaut. Er wurde im Jahre 1885 dem Verkehr übergeben. Gegen Ende des Jahrhunderts

---

1) Handelskammerbericht Jahrgang 1890
2) Eisenlohr, Moritz, "Mannheim in Vergangenheit und Gegenwart" Mannheim 1907, Bd. III, Seite 271


MANNHEIMER HAFENANLAGEN
A Zentralgüterbahnhof
B Verbindungs-Kanal
C Mühlauhafen
D Neckarkai
E Binnenhafen
F Rheinkai
G Industriehafen
G
D
E
A
C
F
B
D

wurde auch das Rheinufer mit einer Kaimauer versehen (s.Abb.S.43 F). Die hierfür nötigen Arbeiten nahmen mehrere Jahre in Anspruch und fanden etwa um die Jahrhundertwende ihren Abschluß. Die gesamten Mannheimer Hafenbauten wurden schließlich mit dem Bau des Industriehafens beendet. Dieser entstand in den Jahren 1897 - 1907 durch den Ausbau des ehemaligen Floßhafen (s.Abb.S.43 G).

Aus den Ausführungen dieses Kapitels läßt sich also entnehmen, daß Eisenbahn und Schiffahrt die Struktur des Mannheimer Handels entscheidend beeinflußten. Ohne ihre Mitwirkung hätte sich auch die Wandlung Mannheims vom überwiegenden Export- zum überwiegenden Importplatz kaum in so kurzer Zeit und in dem gezeigten Ausmaße vollziehen können.

Die Zeit, in der sich diese Strukturwandlung vollzog, stellt zugleich die ereignisreichste Epoche des Mannheimer Handels dar.

## V. Die Ansiedlung neuer Großhandelszweige

Die durch den Bau von Eisenbahnlinien und durch die Dampfschifffahrt verbesserten Verkehrsverhältnisse brachten der Stadt Mannheim eine Anzahl neuer Handelszweige, von denen mehrere rasch an Bedeutung gewannen und die Struktur des Gesamthandels wesentlich beeinflußten.

### 1) Der Kohlenhandel

Zu den neuen Handelszweigen gehörte in erster Linie der Kohlenhandel, der in der Eisenbahn einen Großabnehmer fand, der ihm zu kolossalem Aufschwung verhalf. Es ist nicht verwunderlich, daß der Kohlengroßhandel gerade in Mannheim Fuß faßte. Hier war der Endpunkt des Transportes zu Wasser, und die Waren, die größtenteils per Eisenbahn weiterbefördert wurden, mußten hier umgeschlagen werden. Mannheims Kohlenhandel wurde zum Hauptvermittler für den Versand von Ruhrkohlen, die nach Süddeutschland und der Schweiz weitergingen. In kurzer Zeit nahm deshalb der Kohlenverkehr im Mannheimer Hafen einen so großen Umfang an, daß er quantitativ die erste Stelle innerhalb des gesamten Mannheimer Güterverkehrs einnahm und z.B. im Jahre 1867 65 % des Gesamtgüterverkehrs aus-

machte [1].

Soweit es sich zahlenmäßig ermitteln läßt, kamen im Mannheimer Hafen - in Fünfjahresdurchschnitten gerechnet und in Tausend Tonnen ausgedrückt - folgende Kohlenmengen an [2]:

| in den Jahren | in 1000 Tonnen |
|---|---|
| 1865 - 70 | 180,0 |
| 1871 - 75 | 197,9 |
| 1876 - 80 | 328,7 |
| 1881 - 85 | 483,3 |
| 1886 - 90 | 854,1 |
| 1891 - 95 | 1 327,8 |
| 1896 - 00 | 1 932,3 |

2) Der Holzhandel

Ein weiterer Handelszweig, der sich in Mannheim niederließ, war der Holzhandel. Für die umfangreichen Holzsendungen, die in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts vom Schwarzwald überwiegend nach Holland gingen, war Mannheim zunächst Durchgangsstation bezw. Speditionsplatz [3]. Für den Holztransport konnte man nämlich zur damaligen Zeit auf weite Strecken nur den Wasserweg benutzen, weshalb sich der Transport größtenteils als Floßverkehr abspielte. Mannheim nahm an diesem Holzverkehr nur insofern teil, als es ein günstiger Umbindeplatz für die auf dem Rhein und Neckar talwärts ankommenden Flöße war, die hier zu größeren Flößen, den sogenannten "Holländerflößen" zusammengebunden wurden und anschließend ihre Weiterfahrt rheinabwärts bis Holland antraten.

Der Holzhandel war ursprünglich ausschließlich in den Tälern des Schwarzwaldes ansäßig. Als sich die Verkehrsmöglichkeiten Mannheims in den fünfziger Jahren durch den Ausbau des Bahnnetzes und der Hafenanlagen wesentlich gebessert hatten, errichteten viele Holzhändler in Mannheim Filialen oder verlegten ihren Sitz ganz

---

1) Gothein, Eberhard, a.a.O., Seite 279

2) Emminghaus, "Festschrift zum 6. Binnenschiffahrtskongreß, Mannheim 1903", Seite 28 und Handelskammerberichte, diverse

3) Wimmer, Emil, "Mannheims Stellung im Nutzholzverkehre von 1800 - 1905", a.a.O., Seite 8 und 36

dorthin, da sie von hier aus viel leichter über die Verteilung der Ware disponieren konnten [1].

3) Der Petroleumhandel

Zu Beginn der sechziger Jahre begann auch ein bis dahin in Mannheim unbekannter Handelszweig in der Stadt Fuß zu fassen, nämlich der Petroleumhandel. Waren die anfänglich hier umgeschlagenen Mengen noch recht unbedeutend, so gewannen sie in den folgenden Jahren rasch an Umfang. Um das in Fässern in Mannheim ankommende Petroleum vor den Unbilden der Witterung und vor Feuer zu schützen, wurden im Jahre 1865 von einer eigens zu diesem Zwecke gegründeten Aktiengesellschaft die ersten Lagerhäuser errichtet. Nach Borgius[2] können diese Lagerhäuser sogar als die ersten deutschen Lagerhäuser bezeichnet werden. Der Handel mit Petroleum in Mannheim wuchs schließlich in solchem Maße, daß nach Friedrich Walter [3] die Stadt bereits Ende der sechziger Jahre als erster Petroleummarkt Deutschlands galt.

Die nachfolgende Statistik gibt ein anschauliches Bild von der Entwicklung des neuen Handelszweiges. Im Hafen Mannheim wurden umgeschlagen [4].

| In den Jahren | Zentner |
|---|---|
| 1863 | 25 361 |
| 1864 | 51 699 |
| 1867 | 72 808 |
| 1870 | 168 000 |

Die starke Zunahme des gesamten Handelsverkehres bis zum Beginn der achtziger Jahre, die größtenteils durch die Ansiedlung neuer Handelszweige verursacht war, hatte eine Ausdehnung der bisherigen Absatzgebiete auf Württemberg, große Teile der Schweiz und weite Gebiete Österreichs zur Folge.

---

1) Wimmer, Emil, a.a.O., Seite 8 und 36
2) Borgius, Walter, Teil 2, a.a.O., Seite 25
3) Walter, Friedrich, Bd. II, a.a.O., Seite 503
4) Handelskammerberichte, diverse

## VI. Der Verlust ausländischer Absatzgebiete und eines binnenländischen Produktionsgebietes

### 1) Im Kolonialwarenhandel

Aber nicht nur in und um Mannheim und auf dem Rhein wurden gegen die Mitte des 19. Jahrhunderts und später die Verkehrsverhältnisse gebessert, sondern in ganz Deutschland, in den anderen Ländern und sogar in anderen Kontinenten zeigten sich Wandlungen in der Benutzung von Verkehrswegen und in den Verkehrsmitteln, die auch den Mannheimer Handel beeinflußten. So brachte die Inbetriebnahme des Suezkanals im Jahre 1869 der Schiffahrt einen neuen, viel kürzeren Weg von Indien nach Europa. Vor diesem Zeitpunkt hatten die Schiffe, die Kolonialwaren aus dem Fernen Osten nach Europa brachten, ganz Afrika umfahren müssen. Die von dieser Schiffahrtslinie am häufigsten angelaufenen Häfen des europäischen Kontinents waren die holländischen Häfen Amsterdam und Rotterdam gewesen, von wo aus die Waren auf dem Rhein den Weg in das Innere des europäischen Kontinents angetreten hatten. Durch den neuen Seeweg von Indien durch das Rote und Mittelländische Meer nach Europa wurde die Fahrzeit der Schiffe wesentlich verkürzt. Die Transportkosten konnten infolgedessen stark gesenkt werden. Für die Mittelmeerländer aber brachte die neue Schiffahrtsroute eine starke Belebung ihrer Häfen. Österreich-Ungarn z.B., das zu jener Zeit an das Mittelmeer angrenzt erweiterte daher die Anlagen seiner beiden Häfen Triest und Fiume und sorgte gleichzeitig für günstige Verkehrsverbindungen in das Landesinnere. Nachdem die beiden Häfen überdies anfangs der achtziger Jahre durch Differentialzölle (Vorzugszölle) begünstigt worden waren, konnte der Mannheimer Kolonialwarenhandel, der bis dahin einen Teil Österreich-Ungarns mit überseeischen Kolonialwaren beliefert hatte, nicht mehr konkurrieren und verlor diese Absatzgebiete [1]. Die von Mannheimer Firmen in Triest errichteten Filialen wurden dann bald von Mannheim unabhängige Handelshäuser [2]. In dieser Zeit verlor auch der Kaffeehandel Österreich-Ungarn als Absatzgebiete. Vom Beginn der siebziger bis Mitte der achtziger Jahre hat Kaffee in Mannheim eine große Rolle gespielt; ja, sein Vertrieb war so schwunghaft wie an einem kleinen Seeplatz gewesen. Noch in den Jahren 1875 bis 1882 hatte sich der Handel mit Kaffee jährlich auf durchschnittlich 19000 Tonnen belaufen. Bis Mitte der neunziger Jahre ging er jedoch auf 8000 Tonnen zurück [3]. Ein Hauptgrund für den Umsatzrückgang des Mannheimer Kaffeehandels war die damalige

1) Handelskammerbericht Jahrgang 1884
2) Walter, Friedrich, Bd. II, a.a.O., Seite 503
3) Gothein/Jagemann "Das Großherzogtum Baden" Karlsruhe 1912 kapitel: Die badische Volkswirtschaft, Seite 671

preußische Eisenbahntarifpolitik. Durch günstige Frachtsätze für den Transit auf den großen Eisenbahnlinien, die von den Nordseehäfen zu den südlichen Binnenplätzen führten, wurde der besagte Handelsartikel in großem Umfange dem Transport auf der Wasserstraße des Rheins entzogen, so daß der Mannheimer Handel, der den Kaffee überwiegend per Schiff bezog, in Absatzgebieten mit großen Entfernungen von Mannheim nicht mehr konkurrieren konnte, da diese ihren Kaffee billiger per Bahn direkt von den Nordseehäfen bezogen [1].

2) Im Getreidehandel

Auch auf dem Gebiet des Getreidehandels erlitt die Stadt Mannheim Rückschläge infolge von Veränderungen in den Verkehrsnetzen.

Schon seit Beginn des 19. Jahrhunderts hatte der Mannheimer Getreidehandel in steigendem Maße in der Schweiz Absatzgebiete gewonnen. Zwar waren die Getreidelieferungen dorthin in den Jahren 1846/47 wegen schwerer Mißernten in Süddeutschland vofübergehend zum Erliegen gekommen [2]; aber gute Ernten in den fünfziger Jahren im Verein mit der Möglichkeit, die Bestände an Inlandsgetreide durch Importe zu erhöhen, gestatteten schon wenige Jahre später die ungeschmälerte Belieferung der Schweiz. Die dortige Nachfrage ging in den folgenden Jahrzehnten auch nicht zurück; ja, sie nahm sogar noch zu, da die Schweiz die Aufzucht von Weidevieh in raschem Tempo steigerte und den Getreideanbau verringerte [3]. An der Menge des von Mannheim vermittelten Getreides änderte deshalb auch kaum der Umstand etwas, daß vor allem die Ostschweiz damals zum Bezug von ungarischem Getreide überging, das zunächst zu Schiff und dann auf den Schienenwegen an die Verbraucher herangebracht wurde [4].

Ein Rückschlag im Getreidegeschäft mit der Schweiz kam für den Mannheimer Handel von einem Ereignis, von dem man anfangs in Mannheim nicht nur keine schlimmen Folgen erwartet hatte, sondern auf das man sogar große Hoffnungen gesetzt hatte. Dieses Ereignis war der im Jahre 1882 ausgeführte Bau der St. Gotthardbahn, die den

---

1) Handelskammerbericht Jahrgang 1884
2) Egli, Albert "Die Getreideversorgung der Schweiz, unter Berücksichtigung des Mannheimer Umschlagplatzes" Zürich 1919, Seite 46
3) Egli, Albert, a.a.O., Seite 34, 35, 59
4) Egli, Albert, a.a.O., Seite 77

direkten Eisenbahnverkehr der Schweiz mit Italien ermöglichte [1]. Diesen Verkehrsfortschritt gedachte sich zuerst der Mannheimer Getreidehandel für eine Ausdehnung seines Getreideexportes bis nach Italien nutzbar zu machen. Aber nicht nur diese Hoffnung sollte enttäuscht werden, sondern der Bau der Gotthardbahn sollte zusammen mit einem anderen Faktor den Mannheimer Getreideexport nach der Schweiz empfindlich schädigen. Zu Anfang der sechziger Jahre nämlich hatte Südrußland begonnen, Getreide zu exportieren, und sein Export hatte bis Ende der siebziger Jahre beträchtlich zugenommen [2]. Der Seeweg von Südrußland über den Bosporus und das Mittelmeer nach dem italienischen Hafen Genua war verhältnismäßig kurz. Von dort aber konnte nach Erbauung der Gotthardbahn das russische Getreide auf die Eisenbahn umgeschlagen und nach der Schweiz gefahren werden. So trat der russische Getreideexport ab dem Jahre 1882 in der Schweiz als Konkurrent für das Mannheimer Exportgeschäft auf. Zudem wurde der französische Hafen Marseille ein neues Einfallstor für nach der Schweiz zu exportierendes Getreide, nachdem Mitte der achtziger Jahre eine direkte Bahnverbindung zwischen dieser Stadt und der Stadt Genf hergestellt worden war. Auf diese Weise gingen dem Mannheimer Getreidehandel in jener Zeit die Süd- und Westschweiz als Absatzgebiete verloren.

Die nördlichen Teile der Schweiz wurden auch weiterhin vom Mannheimer Handel mit Getreide versorgt. Die Gründe, weshalb der Mannheimer Handel in diesen Gebieten nicht von der russischen Konkurrenz verdrängt werden konnte, werden im Teil C dieser Arbeit in dem Kapitel "Getreide" noch im einzelnen untersucht und erläutert.

Der Verlust, den der Mannheimer Getreidehandel damals auf dem Gebiet des Exports erlitt, wurde jedoch ausgeglichen durch die steigende Nachfrage auf dem einheimischen Markt auf Grund der im Zeichen der Industrialisierung ständig wachsenden Bevölkerung. Es läßt sich sogar ein stetiges, wenn auch im Vergleich zur vorangegangenen Zeit langsameres Ansteigen des Umschlages feststellen, wie die folgenden Zahlen zeigen.

Diese geben in Fünfjahresdurchschnitten die in Mannheim auf dem Wasserweg jährlich angelieferten Getreidemengen und die prozentualen

---

1) Handelskammerbericht Jahrgang 1882
2) Egli, Albert, a.a.O., Seite 79

Steigerungen gegenüber den vorhergehenden Fünfjahresdurchschnitten an. Die per Bahn angelieferten Getreidemengen waren mengenmäßig so unbedeutend, daß sie auf das Gesamtbild ohne Einfluß sind und daher unberücksichtigt bleiben können.

Gesamtgetreideanfuhr zu Wasser [1]:

| in dem Jahrfünft | Tonnen/jährlich | prozentuale Steigerung |
|---|---|---|
| 1870-74 | 47 688 | |
| 1875-79 | 100 249 | 110,2 |
| 1880-84 | 187 209 | 87,2 |
| 1885-89 | 267 788 | 30,2 |

3) Im Weinhandel

Die veränderten Verkehrsverhältnisse brachten auch auf dem Gebiet des Binnenhandels für Mannheim eine Verschiebung mit sich. In den siebziger und achtziger Jahren zeigte der Mannheimer Weinhandel deutlich eine rückläufige Tendenz. Seine einstige Bedeutung im Weinhandel hatte Mannheim seiner geographischen Lage verdankt, die die Stadt bei den früheren Verkehrsverhältnissen zum natürlichen Lagerplatz und Markt für pfälzische und rheinhessische Weine gemacht hatte. Die verkehrstechnischen Fortschritte nahmen der Stadt aber ihre Stellung als alleiniger Markt eines großen Weingebietes. Denn ein immer engmaschiger werdendes Netz von Eisenbahnen ließ mitten im Produktionsgebiet der Rheinpfalz eine Reihe neuer Handelsstädte entstehen, die mit der benachbarten Großstadt erfolgreich konkurrierten [2]. Ein großer Teil des Weines wurde jetzt mit Hilfe einer neuartigen Verkaufsmethode, den Versteigerungen, an Ort und Stelle verkauft und direkt zum Käufer gesandt [3].

Zusammenfassend ist also zu sagen: Die Entwicklungsperiode des Mannheimer Handels während der sechziger, siebziger und achtziger Jahre war gekennzeichnet durch die teilweise Einbuße seiner beherrschenden Handelsstellung infolge des Verlustes von entfernt gelegenen Absatzgebieten und durch den Verlust eines nahe gelegenen Produktionsgebietes. Verursacht war diese Wandlung durch das Aufkommen und die Benützung anderer Verkehrswege und den Ausbau des Verkehrsnetzes

---

1) Landgraf, Joseph, a.a.O., Seite 18
2) Gothein/Jagemann, a.a.O., Seite 670
3) Walter, Friedrich, Bd. II, a.a.O., Seite 503

## VII. Die teilweise Ausschaltung des Mannheimer Großhandels als Zwischenhandel

Die am Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts in der Industrie einsetzende Konzentrationstendenz schädigte den Handel in ganz beachtlicher Weise. Sie war gleichbedeutend mit der Entstehung kapitalkräftiger Großbetriebe, die immer mehr dazu übergingen ihre Rohmaterialien direkt beim Produzenten einzukaufen. Ein charakteristisches Beispiel für die Umstände, die zu einer rückläufigen Bewegung im Handel führten, gibt das Verhalten der Mannheimer Mühlenindustrie.

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts wurde Mannheim zu einer Groß- und Industriestadt. Die Bevölkerung und somit auch der Verbrauch an gemahlenem Getreide stieg gewaltig. Da bisher schon der dicht bevölkerte Südwestraum kaum zu bewältigende Anforderungen an die an den Rändern des Rheintalgrabens gelegenen Mühlen gestellt hatte, sahen sich die Mühlenbesitzer vor die Notwendigkeit gestellt, große und kostspielige Betriebserweiterungen vorzunehmen. Diese aber an Ort und Stelle auszuführen, verbot ihnen eine vorher eingetretene Neuerung im Mühlengewerbe. Die Dampfkraft hatte nämlich die Wasserkraft zum großen Teil abgelöst. Dadurch hatte das Mühlengewerbe seine Standortgebundenheit verloren und war freizügig geworden. Bei der Berechnung des Verkaufspreises des Mahlgutes fielen aber die Kosten für die Transporte des Getreides von Mannheim zu den Standorten der Mühlen und des Rücktransportes des gemahlenen Gutes nach Mannheim sehr ungünstig ins Gewicht, und das zu einer Zeit, als man wegen der großen Mengen des anfallenden Mahlgutes die Kosten für die Verarbeitung bereits niedriger ansetzen konnte. Die Höhe der bisherigen Transportunkosten also und die durch die Verwendung der Dampfkraft gewonnene Freizügigkeit veranlaßten die in Frage kommenden Mühlenbesitzer, ihre Betriebe nach Mannheim zu verlegen und dort Großdampfmühlen zu erstellen [1]. So wurde Mannheim zu einem Zentrum der Großmühlenindustrie. Diese neue wirtschaftliche Tatsache konnte aber nicht ohne Folgen für den Mannheimer Getreidehandel bleiben. Denn die Großmüller traten sehr bald als ihre eigenen Käufer und Importeure mit den überseeischen Händlern in Verbindung, was natürlich mit der Ausschaltung der Mannheimer

---

1) Boos, Fritz "Die deutsche Getreidegroßmüllerei. Mit besonderer Berücksichtigung des Mühlenzentrum Mannheim-Ludwigshafen", Seite 6 und 7

Zwischenhändler gleichbedeutend war [1]. Letzteren verblieb nur noch die Versorgung der Klein- und Mittelmühlen des Hinterlandes.

Diese Neigung zum Direktkauf von Rohmaterialien beim Produzenten finden wir auch bei anderen Betrieben, die der fabrikmäßigen Herstellung von Nahrungs- oder Genußmitteln dienten, z.B. bei den Mälzereien, den Brennereien und den großen Oelmühlen sowie den Stärke- und Nährmittelfabriken.

Die Verdrängung des Getreidezwischenhandels war vonseiten der Einkäufer, nämlich der Großmühlen, ausgegangen. Bei einem anderen Handelszweig, dem Mannheimer und somit süddeutschen Kohlengroßhandel, ging die Einschnürung und Unterdrückung des Zwischenhandels vom Beförderer und Produzenten aus. Der allgemeine wirtschaftliche Niedergang kurz nach der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert brachte dem Mannheimer Kohlengroßhandel einen außerordentlich verlustreichen Konkurrenzkampf. Verschlimmert wurde dieser noch durch den Zuzug rheinischer Kohlenhändler, die in Mannheim um jeden Preis ins Geschäft kommen wollten. Gedrückt wurden durch diesen Konkurrenzkampf nicht nur die Kohlenpreise, sondern auch die Frachtsätze der Reedereien. Deshalb ergriffen letztere die Initiative. Auf ihre Veranlassung fand am 1. April 1904 unter der Bezeichnung "Rheinische Kohlenhandel- und Reedereigesellschaft m.b.H." mit dem Hauptsitz in Mühlheim (Ruhr) und einer Zweigniderlassung in Mannheim ein Zusammenschluß von Reedereien und des Kohlenhandels statt, der den Verkauf der Kohle durch eine eigene Verkaufsorganisation, die kurz "Kohlenkontor" genannt wurde, zum Ziele hatte [2]. Die neue Gesellschaft trat in ein enges Verhältnis zum rheinisch-westfälischen Kohlensyndikat, dessen Kohlen es ausschließlich zu vertreiben hatte. Mit dem Kohlenkontor wurde der gefährliche Wettbewerb unter den Einzelhändlern ausgeschaltet; die Großhändler begaben sich jedoch hiermit ihrer Selbständigkeit. Der gesamte Geschäftsbetrieb wurde von nun an von der neuen Gesellschaft geführt. Das Kohlenkontor tätigte selbst den Verkauf der im Kohlensyndikat vereinigten Zechen und überließ den angeschlossenen Mannheimer Händlern nur noch die Betreuung der Abnehmer mit einem Jahresbedarf von unter 600 Tonnen [3].

---

1) Mannheimer Produktenbörse "Mannheim im internationalen Getreidehandel" Heidelberg 1948, Seite 28
2) Gothein/Jagemann, a.a.O., Seite 674
3) Handelskammerbericht Jahrgang 1905, Seite 112

Die Hauptvorteile des Zusammenschlusses flossen den Zechen und den großen Reedereien zu, während die Vergütung für die überlassenen Lageranlagen der als "dienenden Glieder" angeschlossenen Großhändler und die Provisionen für ihre Tätigkeit sehr mager waren [1]. So wurde der Mannheimer Kohlengroßhandel als Zwischenhandel durch eine Verkaufsorganisation großen Stils weitgehend ausgeschaltet.

Natürlich blieb diese Tendenez nicht auf die Nahrungs- und Genußmittelbranche und den Kohlenhandel beschränkt, sondern zeigte sich auf allen Gebieten, wo ein Bezug von Rohmaterialien in großen Mengen in Frage kam. Sie war in erster Linie eine Folgeerscheinung der entstehenden Großindustrie.

Mit Besorgnis beobachtete die Mannheimer Stadtverwaltung diese Entwicklung. In einem Bericht des Oberbürgermeisters Beck an die Regierung vom Jahre 1895 heißt es: "Eine aufmerksame Beachtung der Tendenz des Handels in dem letzten Jahrzehnt zeigt, daß der direkte Verkehr des Produzenten mit dem Konsumenten unter Einsparung der Kosten allmählich immer bedeutendere Fortschritte macht und andere Welthandelsplätze bereits schwer geschädigt hat." Ferner sagte Beck, es bestünde wohl keine Gefahr für Mannheim als Umschlagsplatz, umso mehr aber als Handelsplatz [2]. Man war darum von Seiten der Stadtverwaltung bestrebt, den Ausfall, der der Mannheimer Handel und damit die Mannheimer Wirtschaft, als Ganzes gesehen, erlitt, durch Heranziehung weiterer Industrieunternehmen auszugleichen. Wie weit und auf welchem Wege dies gelungen ist, wird im Kapitel INDUSTRIE untersucht und dargestellt.

## VIII. Weiterer Rückgang des Großhandels nach der Jahrhundertwende

Vom Beginn des 20. Jahrhunderts an verstärkte sich die rückläufige Tendenz des Mannheimer Handels immer mehr. In der Periode von 1900 bis 1914 hatte der Handel vor allem unter den Folgen der oberhalb Mannheims durchgeführten Rheinregulierung zu leiden, die eine Verlegung des Endpunktes der Großschiffahrt auf dem Rhein mit sich brachte. Die Bestrebungen, den Endpunkt der Rheingroßschiffahrt von Mannheim weiter stromauf zu verlegen, gingen vor allem von den

---

1) Handelskammerbericht Jahrgang 1905, Seite 110
2) General-Landesarchiv Akte Abt. 237, Zugang 1933, Nr.50 b, Pack 40

badischen Städten Karlsruhe und Kehl aus sowie nach dem Jahre 1871 auch von Straßburg, nachdem diese Stadt durch die Angliederung von Elsaß-Lothringen an das Reich wieder deutsch geworden war. Seitdem im Jahre 1890 auch noch der badische Oberbaudirektor Honsell in seiner Schrift "Kanal oder freier Rhein" die Möglichkeit den Oberrhein durch Regulierung seines Laufes in eine dem Mittelrhein gleichwertige Wasserstraße zu verwandeln, ausdrücklich bejaht hatte, war dieses Projekt von der Tagesordnung der hiervon betroffenen Regierungen und Stadtverwaltungen nicht mehr verschwunden. Nach jahrelangen Verhandlungen war am 28. November 1901 zwischen den Regierungen Badens, Bayerns und Elsaß-Lothringens eine grundlegende Übereinkunft über die Ausführung der Regulierung abgeschlossen worden [1]. Danach hatte Baden 40 % der Gesamtkosten zu tragen. Den Rest hatten Elsaß-Lothringen und Bayern zu bestreiten, wobei der Kostenanteil Bayerns auf 800.000,- Mark festgelegt wurde. Die Gesamtkosten sollten sich auf 13,5 Millionen Mark belaufen [1]. Aber es vergingen noch Jahre bis die Arbeiten in Angriff genommen wurden. Im Jahre 1906 wurde schließlich mit der Ausführung des Projektes begonnen. Der letzte Abschnitt der Regulierung wurde im Oktober des Jahres 1913 beendet [2]. Ihr Abschluß brachte die von den weiter südlich gelegenen Landesteilen ersehnte Verlängerung des Großschiffahrtsweges auf dem Rhein bis Straßburg bezw. Kehl. Bereits viele Jahre vor Beginn der ins Auge gefaßten Regulierung hatten die von ihr betroffenen Städte mit dem Bau bezw. Ausbau ihrer Hafenanlagen begonnen. So wurde schon im Jahre 1892 der sogenannte "Metzgertorhafen" in Straßburg eröffnet. Am 1. Mai 1900 konnten auch die mit einem Staatszuschuß von 9,5 Millionen Mark gebauten großartigen Hafenanlagen von Kehl dem Verkehr übergeben werden.

Am gleichen Tage des folgenden Jahres wurde auch der mit einem Staatszuschuß von 2 Millionen Mark gebaute Karlsruher Rheinhafen dem Verkehr geöffnet [3].

Noch vor der Jahrhundertwende (1896) war wenige Kilometer südlich von Mannheim auf dem Gelände des damals noch selbständigen Ortes Rheinau auf Privatinitiative ein Hafen gebaut worden, der dem Mann-

---

1) Schott, Sigmund, "Mannheim in Vergangenheit und Gegenwart" Bd. III, Seite 264
2) Schiffahrtsdirektion Duisburg, "Der Rhein" Ausbau, Verkehr, Verwaltung. 1951, Seite 121
3) Speer, Friedrich, "Mannheimer Verkehrsfragen", Mannheim 1900 Seite 11

heimer Hafen einen Großteil seines Kohlenumschlages entzog, da er für den Weitertransport nach dem Süden einen günstigeren Bahnanschluß als die Mannheimer Hafenanlagen besaß.

Noch vor Abschluß der Rheinregulierung (1913) zogen die genannten Häfen einen beachtlichen Schiffsverkehr an sich. Die Entwicklung des Gesamtgüterverkehrs dieser Häfen (mit Ausnahme von Straßburg) im Dezennium von 1901 bis 1910 geben die Umschlagszahlen der folgenden Statistik wieder. Es betrug der Gesamthafenumschlag in Tonnen [1]:

| im Jahre | in den Häfen | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Kehl | Karlsruhe | Rheinau | Mannheim |
| 1901 | 53.485 | - | 562.148 | 5.540.234 |
| 1902 | 103.630 | 280.703 | 906.306 | 5.557.899 |
| 1903 | 146.137 | 545.058 | 1.179.355 | 6.844.464 |
| 1904 | 114.821 | 499.022 | 1.499.097 | 6.531.888 |
| 1905 | 223.627 | 626.721 | 1.665.633 | 6.869.822 |
| 1906 | 168.492 | 514.895 | 1.456.645 | 6.841.236 |
| 1907 | 121.303 | 559.089 | 1.798.732 | 7.822.955 |
| 1908 | - | - | 1.851.592 | 7.724.008 |
| 1909 | - | - | 1.658.153 | 7.368.150 |
| 1910 | 328.552 | 846.471 | 1.658.391 | 6.726.661 |

Unterzieht man diese Zahlen einer näheren Betrachtung, so kommt man zu folgendem Ergebnis.

1) Hafen Kehl

Der Gesamtumschlag im Hafen Kehl stieg in dem dargestellten Zeitraum von 1901 bis 1910 auf mehr als das Sechsfache. Der geringere Güterverkehr in den Jahren 1904, 1906 und 1907 hatte seine Ursache im ungünstigen Wasserstand des Rheines.

2) Hafen Karlsruhe

Der Gesamtumschlag des Hafens Karlsruhe hat sich im Jahre 1910 gegenüber dem Jahr 1902 verdreifacht. Auch hier waren die ungünstigen Wasserverhältnisse an dem geringeren Verkehr der Jahre 1904, 1906 und 1907 schuld.

---

1) Gothein/Jagemann, a.a.O., Seite 715 und 716 und Handelskammerberichte, diverse

heimer Hafen einen Großteil seines Kohlenumschlages entzog, da er für den Weitertransport nach dem Süden einen günstigeren Bahnanschluß als die Mannheimer Hafenanlagen besaß.

Noch vor Abschluß der Rheinregulierung (1913) zogen die genannten Häfen einen beachtlichen Schiffsverkehr an sich. Die Entwicklung des Gesamtgüterverkehrs dieser Häfen (mit Ausnahme von Straßburg) im Dezennium von 1901 bis 1910 geben die Umschlagszahlen der folgenden Statistik wieder. Es betrug der Gesamthafenumschlag in Tonnen [1]:

| im Jahre | in den Häfen | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Kehl | Karlsruhe | Rheinau | Mannheim |
| 1901 | 53.485 | - | 562.148 | 5.540.234 |
| 1902 | 103.630 | 280.703 | 906.306 | 5.557.899 |
| 1903 | 146.137 | 545.058 | 1.179.355 | 6.844.464 |
| 1904 | 114.821 | 499.022 | 1.499.097 | 6.531.888 |
| 1905 | 223.627 | 626.721 | 1.665.633 | 6.869.822 |
| 1906 | 168.492 | 514.895 | 1.456.645 | 6.841.236 |
| 1907 | 121.303 | 559.089 | 1.798.732 | 7.822.955 |
| 1908 | - | - | 1.851.592 | 7.724.008 |
| 1909 | - | - | 1.658.153 | 7.368.150 |
| 1910 | 328.552 | 846.471 | 1.658.391 | 6.726.661 |

Unterzieht man diese Zahlen einer näheren Betrachtung, so kommt man zu folgendem Ergebnis.

1) Hafen Kehl

Der Gesamtumschlag im Hafen Kehl stieg in dem dargestellten Zeitraum von 1901 bis 1910 auf mehr als das Sechsfache. Der geringere Güterverkehr in den Jahren 1904, 1906 und 1907 hatte seine Ursache im ungünstigen Wasserstand des Rheines.

2) Hafen Karlsruhe

Der Gesamtumschlag des Hafens Karlsruhe hat sich im Jahre 1910 gegenüber dem Jahr 1902 verdreifacht. Auch hier waren die ungünstigen Wasserverhältnisse an dem geringeren Verkehr der Jahre 1904, 1906 und 1907 schuld.

---

1) Gothein/Jagemann, a.a.O., Seite 715 und 716 und Handelskammerberichte, diverse

3) Hafen Rheinau

Der Gesamtverkehr des Hafens Rheinau hat sich bereits im Jahre 1905 gegenüber dem Jahr 1901 verdreifacht. In den folgenden Jahren blieb er, von verhältnismäßig geringfügigen Abweichungen nach oben oder unten abgesehen, gleichbleibend. Mit einem Maximum von 1.8 Millionen Tonnen erreichte der Gesamtumschlag bereits im Jahre 1908 einen beachtlichen Umfang. Der Umschlag von Kohlen, der seit Erstellung des Hafens die erste Rolle gespielt hatte, war mit rund 75 % am Gesamtumschlag beteiligt.

4) Gesamthafenanlage Mannheim

Wenn man in dieser Periode (1901-1910) die Entwicklung des Gesamtgüterverkehrs in den Hafenanlagen von Mannheim betrachtet, fällt auf, daß schon seit 1903 eine Stagnation eintrat. Nur im Jahre 1907 nahm der Verkehr noch einmal etwas zu und erreichte den Höchstwert von 7,8 Millionen Tonnen. Von da an setzte eine rückläufige Bewegung ein.

Eine Gegenüberstellung der Zahlen des Güterverkehrs aller oberrheinischen Häfen (mit Ausnahme von Straßburg), die das Jahr 1910 ausweist, mit dem Mannheimer Hafenumschlag des Jahres 1910 zeigt für Mannheim deutlich die Höhe des Verlustes, den es durch den aufgekommenen Güterverkehr der neuen Oberrheinhäfen erlitten hatte. Der Umschlag der Oberrheinhäfen betrug damals insgesamt 2.833,414 Tonnen, der von Mannheim 6.726.661 Tonnen. In Prozent ausgedrückt betrug also der Umschlag der Oberrheinhäfen 42 % des Mannheimer Hafenumschlags. Diese Umschlagsmenge hatte also Mannheim an die Oberrheinhäfen verloren, wobei der an Straßburg verlorene Umschlag nicht mitgerechnet ist. Damit war im Jahre 1910 die Stellung Mannheims als Zentrale der Güterverteilung in Südwestdeutschland endgültig verloren. Ihr Bestand war nur solange gesichert gewesen, als Mannheim der Endpunkt der Rheingroßschiffahrt gewesen war. Unter dieser Strukturwandlung litt natürlich der gesamte Handel Mannheims. Denn mit dem nach Süden abwandernden Teil des Hafenverkehrs verlagerte sich auch ein entsprechender Teil des Handels dorthin.

## Die gesamtwirtschaftlichen Strukturwandlungen in der INDUSTRIE

Während des untersuchten Zeitraumes erfuhr nicht nur der Mannheimer Handel, sondern auch die Industrie der Stadt mehrere bedeutende Strukturwandlungen. Die Industrie war zu Beginn des genannten Zeitraumes wesentlich jünger als der Handel, ja man kann sagen, sie war erst im Entstehen begriffen. In der Einleitung wurde bereits ausgeführt, daß nach der Verlegung der Residenz der Pfalz von Heidelberg nach Mannheim die damals bestehenden kleinen "Fabriken" eine Förderung von obrigkeitlicher Seite erfuhren, und daß damals sogar neue "Fabriken" gegründet wurden. Es waren dies kleine Betriebe, in denen Luxusartikel für den höfischen Bedarf hergestellt wurden, ferner waren es Tabakfabriken, Seidenspinnereien, deren Hilfsbetriebe und eine Porzellanmanufaktur. Alle diese Fabriken fanden jedoch für ihre Produkte, als die Residenz nach München verlegt worden war, keinen Absatz mehr und mußten schließlich ihren Betrieb einstellen oder so verkleinern, daß von den ehemaligen "Fabriken" nur noch unbedeutende Handwerksbetriebe übrig blieben. Zwar entstanden zu Beginn des 19. Jahrhunderts kleinere chemische Fabriken; doch spielten diese im Wirtschaftsleben der Stadt keine nennenswerte Rolle.

### I. Das Entstehen der Mannheimer Industrie

Erst um die Mitte des 19. Jahrhunderts lebte in Mannheim im Zuge des allgemeinen technischen Fortschritts die industrielle Tätigkeit wieder auf. Es entstanden Industrieunternehmen der verschiedensten Branchen, die schon bald nach ihrer Gründung Weltruf erlangten. Diese Firmen kann man in fünf große Gruppen einteilen und im folgenden soll die Entwicklung der typischsten Vertreter dieser fünf Gruppen dargestellt werden.

Die Gruppen sind:

1) Firmen, die sich aus dem Handwerk entwickelten,
2) Industrieunternehmen, die aus dem Handel hervorgingen,
3) Betriebe, die neue Forschungsergebnisse, insbesondere solche der Chemie, industriell verwerteten,

4) Firmen, die mit dem Ziel gegründet wurden, Hilfsmaterialien und Zubehörteile für andere Industrien zu fabrizieren,
5) Firmen, die Neuerfindungen weiterentwickelten und schließlich serienmäßig herstellten.

1) Beispiele für Firmen, die sich aus dem Handwerk entwickelten

a) die Firma MOHR & FEDERHAFF [1]

Die Firma MOHR & FEDERHAFF ist eines der typischsten Beispiele für diejenigen Mannheimer Firmen, die sich aus dem Handwerk heraus zur Fabrik entwickelten. Ihr Gründer war Johannes Schweizer, Seinem Gesuch um Verleihung der Rechte eines Mannheimer Bürgers und der Rechte eines Zirkelschmiedmeisters wurde am 31. Juli 1801 vom General-Landeskommissariat der Kurpfalz stattgegeben. Johannes Schweizer fertigte zunächst im Rahmen seines Handwerks übliche Werkzeuge an, wie Zangen, Zirkel, Feilkolben u.a..

Die Schranken, die die Zunftvorschriften seiner Arbeit setzten, waren ihm bereits im Jahre 1831 zu eng. Deshalb stellte er an das Stadtamt Mannheim den Antrag, zusätzlich das Mechanikergewerbe ausüben und die hierzu nötigen Gewerbegehilfen halten zu dürfen. Dieser Antrag wurde vom Stadtamt abschlägig beschieden. Was er nicht auf einmal hatte erreichen können, das versuchte er aber in der Folgezeit schrittweise zu erlangen. Zunächst kam er im Jahre 1833 um die Genehmigung ein, einen Modellschreiner einstellen zu dürfen, da es nicht mehr möglich sei, die von ihm benötigten Modelle anderweitig anfertigen zu lassen. Dieser Bitte wurde stattgegeben. Hierdurch ermutigt, bat er noch im gleichen Jahre um die Erlaubnis zur Errichtung einer Fabrik, in der er "eiserne, stählerne und messingne Maschinen" herstellen wollte. Auch diese Bitte wurde ihm gewährt, allerdings mit der Einschränkung, daß Arbeiten, die in das Handwerk anderer einschlügen, nur dann ausgeführt werden dürften, wenn sie das fabrikmäßige Zusammenwirken mehrerer Handwerker erforderten. Zunächst spezialisierte sich Schweizer auf die Anfertigung von Waagen aller Art, angefangen von der zweischaligen Kaufmannswaage bis zur Brückenwaage mit einer Traglast von 300 Zentnern. Mit dem Erreichten gab er sich jedoch auch jetzt noch nicht zufrieden. In

1) Archivunterlagen der Firma MOHR & FEDERHAFF

den folgenden Jahren erweiterte er sein Produktionsprogramm und vergrößterte seinen Betrieb. Aus der Vielfalt seiner damaligen Erzeugnisse seien Baggermaschinen, Pressen und Schneidmaschinen genannt.

Als Johannes Schweizer im Jahre 1850 starb, verlor Mannheim mit ihm einen Pionier des Fortschritts, der als einer der ersten Handwerker den Vorteil der Arbeitsteilung und Spezialisierung erkannt hatte.

Sein Sohn, Cäsar Schweizer, verkaufte die Fabrik im Jahre 1863 an den Ingenieur Carl Schenk aus Wiesbaden. Gleichzeitig mit dieser Fabrikübernahme erfolgte die Verlegung der Fabrikationsstätten von F 2,4 in den Jungbusch und die Umstellung der Arbeitsmaschinen vom Hand- auf Dampfbetrieb. Die Fabrik beschäftigte damals 39 Arbeiter. Interessant ist, daß der spätere Erbauer des ersten Automobils Karl Benz, im Jahre 1867 bei der Firma als technischer Angestellter beschäftigt war. Noch in diesem Jahre erfolgte die erneute Verlegung der Fabrikanlagen vom Jungbusch auf das Gelände hinter der Schwetzinger Straße, wo sich auch heute noch ein Teil der Betriebsanlagen des Unternehmens befindet.

Im Jahre 1871 trat Kommerzienrat Hermann Mohr als Teilhaber in das Unternehmen ein. Mit diesem Zeitpunkt begann ein rascher Aufstieg der Firma. Mohr stellte die Produktion um. Der Waagenbau trat immer mehr in den Hintergrund. Dafür wurden zwei neue Fabrikationszweige, nämlich der Aufzugsbau und der Bau von Werkstoffprüfungsmaschinen in das Fertigungsprogramm aufgenommen. Im Jahre 1881 schied Carl Schenk aus dem Unternehmen aus. Dafür trat Gustav Federhaff, ein Neffe von Hermann Mohr, in die Firma ein, die sich ab diesem Zeitpunkt "Mannheimer Maschinenfabrik Mohr & Federhaff" nannte. Ihre Erzeugnisse verschafften sich durch die Qualität des Materials und die Präzision der Ausführung einen solchen Ruf, daß die Firma bald in der ganzen Welt bekannt wurde. Auf den Weltausstellungen in Chicago (1893) und Paris (1900) wurden ihre Konstruktionen von Dampfkranen mit je einer goldenen Medaille ausgezeichnet.

Über den Umfang der Fertigung stehen nur wenige Zahlen zur Verfügung. Doch erbringt das Zahlenmaterial des Jahres 1900 den Beweis, daß schon damals das Unternehmen vom ehemaligen Einmann-Handwerksbetrieb zu einem führenden Weltunternehmen aufgestiegen war.

Es wurden im Jahre 1900 geliefert:

1) an Aufzügen 450 Stück mit Transmissionsantrieb
100 " " elektrischem Antrieb
90 " " hydraulischem Antrieb

2) an Material-Prüfmaschinen insgesamt etwa
600 Stück.

Von letzteren gingen nach:

| | | |
|---|---|---|
| Dautschland | 250 | Stück |
| Rußland | 95 | " |
| Österreich-Ungarn | 45 | " |
| Italien | 35 | " |
| Skandinavien | 20 | " |
| Belgien-Holland | 80 | " |

Von den restlichen 60 Stück kamen kleinere Lieferungen nach Südamerika, Japan, China und Südafrika.

Über den Umfang des Kranbaues fehlen leider nähere Angaben.

Die Gesamtproduktion wurde mit einer Belegschaft von 80 Angestellten und 350 Arbeitern bewältigt.

Auch in der Zeit von der Jahrhundertwende bis zum Ausbruch des ersten Weltkrieges konnte das Werk noch erweitert und seine Anlagen technisch verbessert werden. Es beschäftigte im Jahre 1906 etwa 500 Arbeiter gegenüber 350 Arbeitern im Jahre 1900 und 68 im Jahre 1871.

## b) Die Firma JOSEPH VÖGELE [1]

Ein weiteres Beispiel für Industrieunternehmen, die aus dem Handwerk hervorgingen, ist die Firma JOSEPH VÖGELE. Der Begründer der Firma, Ulrich Joseph Vögele, entstammt einer Mannheimer Familie, von der schon im Jahre 1725 Mitglieder als Hofkammerschmiede in der Heimatstadt tätig waren. Ulrich Joseph Vögele betrieb, nachdem er sich im Jahre 1836 vom elterlichen Betrieb losgelöst hatte, zusammen mit zwei Gesellen und einem Lehrling eine Schmiede im Quadrat P 6, das damals am Rande der Stadt lag. Mit weitschauendem Blick erkannte er die große Zukunft des damals aufkommenden neuen Verkehrsmittels, der Eisenbahn, und bewarb sich bereits im Jahre 1840

---

1) Archivunterlagen der Firma JOSEPH VÖGELE;
andere Quellen sind besonders zitiert

beim badischen Staat um die Lieferung der beim Bahnbau Mannheim-Heidelberg benötigten Weichen. In der Folgezeit verwendete er seine gesamten Ersparnisse zur Verbesserung seiner Betriebseinrichtungen und verstand es auf dem neuen Produktionsgebiet (Eisenbahnweichenbau) sich durchzusetzen.

Als zur Bewältigung der immer größer werdenden Aufträge die alte Werkstatt (P 6) nicht mehr ausreichte, kaufte Ulrich Joseph Vögele in deren Nähe in P 7 ein Grundstück und erbaute darauf in den Jahren 1858/59 größere Werk- und Geschäftsräume. Das Anwesen in P 6 wurde aufgegeben. In den sechziger Jahren konnte in der neuen Werkstatt bereits eine Dampfmaschine mit 4 PS aufgestellt werden. Neben dem Vater Ulrich Joseph Vögele war damals der blutjunge Carl Vögele, der aber schon mit 23 Jahren starb, die Seele des Unternehmens. Letzterer drängte schon damals auf die Hereinnahme von Aufträgen von seiten des hessischen und bayerischen Staates, während sich der Vater diesem Vorhaben widersetzte, da er der pünktlichen Zahlungsleistung dieser Länder mißtraute.

Seit dem Jahre 1872 arbeitete Heinrich Vögele, der zweitgeborene Sohn des Gründers, in der Leitung der Fabrik mit, die im April 1874 auf das Gelände zwischen Neckarauer Landstraße und Rangierbahnhof (an den sogenannten "Neckarauer Übergang") verlegt wurde, wo sie sich noch heute befindet. Der Zeitpunkt für diese Verlegung war allerdings recht ungünstig; denn das Unternehmen, das damals schon zwischen 100 und 180 Arbeitern beschäftigte [1], hatte schwer unter den Folgen der "Gründerkrise" des Jahres 1873 zu leiden. Außerdem waren die neuen Fabrikanlagen für den damaligen Produktionsstand zu groß. Die Aufwendungen für Schulden, Zinsen und Steuern konnten nur schwer aufgebracht werden. Wie es in der Festschrift der Firma zu deren hundertjährigem Bestehen heißt, lehrte diese Notzeit aber Heinrich Vögele so sparsam als möglich zu wirtschaften und damit den Grund für die spätere Blüte der Firma zu legen.

Diese begann Mitte der neunziger Jahre. Die Zufriedenheit der süddeutschen Staatsbahnen mit den Erzeugnissen der Firma ebnete dieser den Weg zum Export. So wurden ihr in den neunziger Jahren umfangreiche Aufträge ausländischer Bahnverwaltungen auf Lieferung von Weichen erteilt. Auch viele von deutschen Ingenieuren neuerbaute

---

1) Handelskammerbericht der Jahrganges 1875/76

Kolonialbahnen wurden mit VÖGELE-Weichen ausgerüstet. Zu den Abnehmern zählten auch viele osteuropäische Länder, vor allem die Türkei. Selbst nach England wurden VÖGELE-Weichen exportiert, deren Material (Schienen) von den englischen Schienenwalzwerken auf dem Wasserwege nach Mannheim versandt worden war. Die damaligen Zollbestimmungen für den Verkehr mit veredelten Waren erleichterten diesen Vorgang. Die Firma war zu dieser Zeit die größte Weichenbauanstalt des europäischen Kontinents und fertigte jährlich zwischen 4000 und 5000 Eisenbahnweichen. Daneben wurde die Produktion von Drehscheiben, Schiebebühnen und Straßenbahnweichen aufgenommen. Ende der neunziger Jahre erhielt die Firma auch Aufträge von der preußischen Staatsbahn, was zur Steigerung ihrer Produktion wesentlich beitrug.

Bis zum Ausbruch des Weltkrieges erfuhren manche Fabrikate der Firma noch technische Verbesserungen, von denen die im Jahre 1906 erfolgte Herstellung der Gelenkweiche erwähnenswert ist, sowie die Anfertigung der von Baurat Klentsch entwickelten Gelenk-Drehscheibe, deren alleiniges Herstellungsrecht sich die Firma im Jahre 1912 durch Lizenzvertrag sicherte.

Eine Stärkung ihrer Produktionsbasis bedeutete auch im Jahre 1912 die Übernahme der "Mannheimer Eisengießerei und Maschinen AG". Durch diesen Zugang kam Vögele in den Besitz einer eigenen leistungsfähigen Eisengießerei sowie eines Eisenemaillierwerkes, in dem hochsäurebeständige emaillierte Behälter hergestellt wurden.

Über die Zahl der in der Firma vom Jahre 1850 bis zum Jahre 1905 Beschäftigten konnte nur folgendes ermittelt werden:

Es waren beschäftigt [1]:

| im Jahre | Angestellte | Arbeiter |
|---|---|---|
| 1850 | - | 5 |
| 1875 | 4 | 100 - 180 |
| 1905 | 40 | 300 - 400 |

1) Emminghaus, Otto "Mannheim in Vergangenheit und Gegenwart" Mannheim 1907, Bd. III, Seite 335

## 2) Ein Industrieunternehmen, das aus dem Handel hervorging

### Die Firma HEINRICH LANZ [1]

Die Firma HEINRICH LANZ nahm in ihrer Entwicklung den Weg vom Handel mit eingeführten englischen und amerikanischen Landmaschinen zu einem weltbekannten Industrieunternehmen, dem es gelang, im Verlaufe weniger Jahrzehnte in Europa das Schwergewicht der Fabrikation landwirtschaftlicher Maschinen von England nach Deutschland zu verlegen.

#### Import von ausländischen landwirtschaftlichen Maschinen und deren Vertrieb

Die Anfänge des genannten Unternehmens gehen auf das Jahr 1840 zurück [2]. In diesem Jahre errichtete die Firma J.P. Lanz & Co., die in Friedrichshafen am Bodensee ihren Sitz hatte und Spedition allgemeiner Art und Import betrieb, in Mannheim eine Zweigniederlassung. Im Jahre 1859 trat Heinrich Lanz, der einundzwanzigjährige Sohn von Johann Peter Lanz, dem Begründer der Firma, in diese ein und übernahm die Leitung der Mannheimer Niederlassung. Diese befand sich im Anwesen A 3, 2, befaßte sich wie das Hauptgeschäft mit Einfuhr und Spedition, hatte eine Abteilung für Guano (tierisches stickstoff- und phosphorsäurehaltiges Düngemittel), je eine Abteilung für Maschinenöle und Steinkohlen und endlich eine solche für Sämereien [3]. Heinrich Lanz wohnte nach Ausweis des damaligen Mannheimer Adresskalenders in unmittelbarer Nähe der von ihm geleiteten Filiale im Hause A 3, 3.

Die Bedürfnisse der damaligen Landwirtschaft klar erkennend, gliederte Heinrich Lanz der Mannheimer Niederlassung der Firma J.P.Lanz & Co., Friedrichshafen, sofort nach der Übernahme der Filiale (1859) auf eigene Rechnung eine Abteilung für Einfuhr englischer und amerikanischer landwirtschaftlicher Maschinen an. Das Risiko der Beschädigung auf dem Transport von England bezw. Amerika nach Mannheim nahm er den Käufern ab, indem er sofort in einem Gartenhaus am Anfang der Schwetzinger Straße eine kleine Reparaturwerkstatt (worin anfangs

---

1) Archivunterlagen der Firma HEINRICH LANZ;
andere Quellen sind besonders zitiert
2) Blaustein, Arthur, "Mannheim als Kultur- und Wirtschaftszentrum", Mannheim 1927, Seite XLII
3) Mannheimer Adresskalender des Jahres 1843

nur zwei Arbeiter beschäftigt waren) einrichtete. Die eingeführten englischen und amerikanischen landwirtschaftlichen Maschinen fanden großen Absatz. Bis zum Jahre 1865 waren bereits 2300 Stück im Werte von fl 786 800 verkauft. Die durch ihren Gebrauch notwendig werdenden Reparaturen führten bald zu großzügigen Erweiterungen der alten Reparaturwerkstatt und bald auch zur Verwendung von Dampfkraft.

Import und Eigenproduktion

Im Jahre 1867 begann im bisherigen Handelsgeschäft mit Landmaschinen ein Strukturwandel, an dessen Ende ein aus dem Handelsgeschäft hervorgegangenes großes Industrieunternehmen stehen sollte. Heinrich Lanz nahm im genannten Jahre in den bisherigen Reparaturwerkstätten die eigene Fabrikation von landwirtschaftlichen Geräten und Maschinen auf. Damit war die Periode des Nur-Handels mit landwirtschaftlichen Geräten und Maschinen zum Abschluß gekommen. Eine Aufstellung im Katalog des Jahres 1875 weist die Zahl der bis zum Jahre 1866 eingeführten und verkauften Maschinen nach. Es waren dies:

| | | | |
|---|---|---|---|
| im Jahre | 1860 | = 31 | Maschinen |
| " " | 1861 | = 171 | " |
| " " | 1862 | = 210 | " |
| " " | 1863 | = 331 | " |
| " " | 1864 | = 638 | " |
| " " | 1865 | = 879 | " |
| " " | 1866 | = 582 | " |

Es sollten aber noch einige Jahre vergehen, bis der gesamte Bedarf, namentlich der Bedarf an größeren Maschinen, durch eigene Fabrikation gedeckt werden konnte, obgleich die Fabrikationsanlagen ständig erweitert wurden. Es begann deshalb zunächst die Periode des Handels mit importierten englischen und amerikanischen und der Herstellung und des Verkaufs von eigenen Maschinen. Inzwischen trat am 1. Januar 1870 eine nach außen klärend wirkende Feststellung der Eigentumsverhältnisse der Firma J.P.Lanz & Co. ein. Zu diesem Datum übernahm Heinrich Lanz auf eigenen Namen die bisher auf eigene Rechnung betriebenen Geschäfte. Die früheren Geschäfte der Firma J.P.Lanz & Co., zu denen später noch Dampfschiffahrtsversicherung kam, wurden unter dem Namen der alten Firma in A 3, 2 weiterbetrieben. Die vollzogene Trennung zeigte sich bald auch darin, daß Heinrich Lanz

bereits im Jahre 1873 eine neue Wohnung in A 2, 6 bezog [1]. Zunächst fabrizierte Heinrich Lanz nur kleinere Maschinen wie Futterschneidmaschinen, Hand- und Göpeldreschmaschinen und verschiedene Bodenbearbeitungsgeräte. Daneben importierte er in der Hauptsache Dampfdreschmaschinen und für deren Antrieb Lokomobile, außerdem amerikanische Mähmaschinen. Im Jahre 1879 begann er mit der Eigenherstellung von Dampfdreschmaschinen und Lokomobilen. Im Katalog des Jahres 1889 konnte er schon mit Stolz behaupten, daß im Gebiet der deutschen Industrie kaum je noch daran gedacht werde, eine Dampfdreschmaschine aus dem Ausland zu beziehen. Es muß danach angenommen werden, daß Heinrich Lanz selbst spätestens in diesem Jahre den Import englischer Dampfdreschmaschinen und Lokomobile eingestellt hat. Andere kleine landwirtschaftliche Maschinen hatte er in den vorhergehenden Jahren bereits in solchen Mengen gefertigt, daß die Zeit der Einstellung des Imports von Typen, die er selbst fabrizierte, vor den Anfang des Dampfdreschmaschinenbaues (1879) verlegt werden kann. Nach seinen eigenen Worten im Katalogdes Jahres 1889 hat er selbst aber zu diesem Zeitpunkt keine Dampfdreschmaschinen mehr importiert. Es muß also spätestens im Jahre 1889 der Handel mit importierten landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten zum Erliegen gekommen sein. Diese Annahme schließt natürlich nicht aus, daß Heinrich Lanz auch weiterhin einzäne Typen landwirtschaftlicher Maschinen, die in Amerika oder England neu aufkamen, so lange einführte, bis er selbst Gleichartiges produzieren konnte. Diese Tatsache ist belegt durch den Howard'schen Strohbindeapparat, der von ihm im Jahre 1891 noch eingeführt wurde. Doch war dieser Handel gegenüber der Produktion von keiner Bedeutung. Obige Annahme schließt ferner nicht aus, daß bei dem großen Bedarf der gesamtdeutschen Landwirtschaft an landwirtschaftlichen Maschinen von anderen Importeuren noch solche aus dem Ausland bezogen wurden. Das ist zum Beispiel belegt für das Jahr 1900, wo nach den Angaben des Reichs-Statistischen Amtes noch 288.250 dz landwirtschaftliche Maschinen im Werte von 31,7 Millionen Mark eingeführt wurden, davon 70 % aus Amerika, 17,6 % aus England und 6,7 % aus Kanada. Die vorhandenen statistischen Angaben über die Periode der Eigenfabrikation und des gleichzeitigen Importes (1867 - 1889) sind äußerst dürftig. Außerdem enthalten die Angaben fast nur Verkaufszahlen ohne Trennung nach eigenhergestellten und importierten Geräten und Maschinen.

---

1) Mannheimer Adresskalender des Jahres 1874

Es wurden verkauft:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| I. | im Jahre | 1867 | = | 899 Maschinen |
| | " " | 1868 | = | 1539 " |
| | " " | 1869 | = | 3155 " |
| | " " | 1870 | = | 3428 " |

Davon käme auf selbstangefertigte Hand- und Göpeldreschmaschinen bis zum Jahre 1870 eine Jahresdurchschnittszahl, die zwischen 1000 und 1600 liegt; außerdem wurden in diesem Zeitraum 330 große Dampfdreschmaschinen eingeführt.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| II. | im Jahre | 1871 | = | 5048 Maschinen |
| | " " | 1872 | = | 7105 " |
| | " " | 1873 | = | 8228 " |

Darunter waren im Jahre 1871 4000 Stück selbstgefertigte Futterschneidmaschinen. Angefertigt wurden außerdem in den Jahren 1871 etwa 2000, im Jahre 1872 3350 und im Jahre 1873 nicht weniger als 5000 Hand- und Göpeldreschmaschinen.

III. im Jahre 1874 = 10967 Maschinen

Bis zum Jahre 1889 finden sich in den Katalogen noch folgende Angaben:

| | |
|---|---|
| Von 1867-1879 | Gesamtfabrikation über 70 000 Maschinen |
| im Jahre 1880 | Verkauf von 148 Dampfdreschmaschinen, 106 Lokomobilen und 8 517 verschiedenen kleinen landwirtschaftlichen Maschinen, |
| im Jahre 1882 | Fabrikation von 300 Dampfdreschmaschinen und 300 Lokomobilen und über 10 000 Handdreschmaschinen und Futterschneidmaschinen, |
| von 1867-1882 | Gesamtfabrikation über 100 000 Maschinen, |
| im Jahre 1886 | Fabrikation von 12 000 Maschinen, davon 400 Dampfdreschmaschinen und 400 Lokomobile. |

Im selben Maße wie die Produktion auf Kosten des Imports sich erweiterte, mußten die Produktionsstätten in dem zwischen der Schwetzinger Straße und dem Bahngelände gelegenen Gelände (Schwetzinger Straße, Kepplerstraße, Toräckerstraße und Friedrichsfeldstraße) vergrößert werden. Dazu wurde bereits im Jahre 1873 ein

kleiner Teil des Betriebes (Gießerei) auf den Lindenhof verlegt.

Nur-Fabrikation

Nach Aufgabe des Imports oder seiner Reduzierung bis zur Bedeutungslosigkeit erlebte die Produktion, namentlich die an Dampfdreschmaschinen und Lokomobilen eine rasche und starke Zunahme. Bereits im Jahre 1891 waren die ganzen Produktionsstätten im obengenannten Raume in der Nähe des Bahnhofs nur noch diesen beiden Produktionszweigen vorbehalten. Alle anderen Produktionszweige waren zu diesem Zeitpunkt bereits auf den Lindenhof verlegt. An Dampfdreschmaschinen und Lokomobilen wurden beispielsweise verkauft:

| im Jahre | Lokomobile | Dampfdreschmaschinen |
|---|---|---|
| 1890 | 501 | unbekannt |
| 1891 | 552 | " |
| 1898 | 1 263 | 611 |

Im letzteren Jahre mußte auch der Dampfdreschmaschinenbau nach dem Lindenhof verlegt werden, um dem verstärkten Bau von Lokomobilen, die jetzt auch anderen Zwecken als nur dem Antrieb von Dampfdreschmaschinen dienten, Platz zu machen. Im Jahre 1900 wurde bereits die 10 000. Lokomobile hergestellt.

Von dem weiteren Verlauf der Produktion bezw. des Verkaufs gibt die nachfolgende Statistik bis zum Jahre 1909 ein deutliches Bild.

| Jahr | Anzahl der Arbeiter | Gesamt-Herstellung | Dampfdresch-maschinen | Lokomobile | Häckselmasch. u.Schrotmühlen | Göpel-Hand-Motor-Dreschmaschinen | versch.kleine landw. Masch. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1902 | 1.966 | b.d. 436.143 | b.d. 8.222 | b.d. 12.772 | b.d. 191.024 | b.d 200.677 | b.d. 23.448 |
| 1903 | 2.235 | | | 1.240 | | | |
| 1904 | 2.571 | | | 1.349 | | | |
| 1905 | 2.828 | | über 900 | 1.435 | | | |
| 1906 | 3.153 | | " 1.100 | 1.724 | | | |
| 1907 | 3.723 | | 1.267 | 1.971 | | | |
| 1908 | 3.692 | | | | | | |
| 1909 | 3.655 | | 1.285 | 2.025 | | | |
| 1909 | | b.d. 609.626 | b.d.15.884 | b.d. 25.000 | b.d. 235.030 | b.d. 257.829 | b.d. 75.883 |

Die Zahlen in der Zeit von 1903 bis 1909 sind Verkaufszahlen, die übrigen sind Produktionszahlen.
b.d. = bis dahin

Im Jahre 1906 wurde aus Zweckmäßigkeitsgründen der letzte Fabrikationszweig, der noch von der übrigen Fabrikation getrennt war, nämlich der Lokomobilbau aus dem Raume der Schwetzinger Straße - Bahnhofsgelände auf den Lindenhof verlegt, und das alte Fabrikgelände wurde im Jahre 1908 verkauft [1].

Nach dem Tode von Heinrich Lanz (1905) übernahm sein Sohn, Dr. Carl Lanz, die Firma. Unter seiner Leitung begann im Jahre 1910 mit der Aufnahme des Schlepperbaues ein neuer Abschnitt der Weiterentwicklung des Werkes, die jedoch durch den Ausbruch des ersten Weltkrieges jäh unterbrochen wurde.

Die Entwicklung der Firma von der Importhandlung über Produktion und gleichzeitigen Import zur Nur-Produktion wird noch unterstrichen durch den Anstieg der Arbeiterzahlen vom Jahre 1860 bis zum Jahre 1909.

| Jahr | Arbeiterzahl | Jahr | Arbeiterzahl |
|---|---|---|---|
| 1860 | 2 | 1892 | 1 625 |
| 1870 | 83 | 1893 | 1 127 |
| 1875 | 213 | 1894 | 976 |
| 1878 | 289 | 1895 | 1 237 |
| 1879 | 319 | 1896 | 1 333 |
| 1880 | 398 | 1897 | 1 745 |
| 1881 | 548 | 1898 | 2 426 |
| 1882 | 610 | 1899 | 3 197 |
| 1883 | 668 | 1900 | 2 883 |
| 1184 | 572 | 1901 | 2 040 |
| 1885 | 659 | 1902 | 1 966 |
| 1886 | 605 | 1903 | 2 235 |
| 1887 | 756 | 1904 | 2 571 |
| 1888 | 851 | 1905 | 2 828 |
| 1889 | 1 002 | 1906 | 3 153 |
| 1890 | 1 234 | 1907 | 3 723 |
| 1891 | 1 508 | 1908 | 3 692 |
| | | 1909 | 3 655 |

1) Auskunft des Mannheimer Städtischen Liegenschaftsamtes

3) Beispiele für Betriebe, die neue Forschungsergebnisse, insbesondere solche der Chemie, industriell verwerteten

a) Der VEREIN CHEMISCHER FABRIKEN MANNHEIM [1)]

Der Verein Chemischer Fabriken Mannheim, der in der Hauptsache Säuren und Soda produzierte, entstand durch den Zusammenschluß der Chemischen Fabrik Wohlgelegen in Mannheim mit der Chemischen Fabrik Heilbronn und durch den nochmaligen Zusammenschluß der Chemischen Fabrik Mannheim/Heilbronn mit der Chemischen Fabrik Neuschloß (bei Lampertheim). Gründungstag des VEREINS CHEMISCHER FABRIKEN MANNHEIM war der 21. Mai 1854.

Die Vorgängerin der Chemischen Fabrik Wohlgelegen war die Chemische Fabrik Giulini. Sie war von Anton Dominicus und Paul Franz Giulini gegründet worden. Diese waren als Gesellschafter der italienischen Drogengesellschaft "Maggi-Graselli & Co." nach Mannheim gekommen, um die in der Stadt bestehende Filiale der Firma zu übernehmen. Am 23. April 1823 kauften sie auf der Gemarkung Mannheim den Grohhof mit den dazugehörigen Feldern, ein Gelände, das auch "Wohlgelegen" genannt wurde. Die erste Fabrikanlage, die sie dort erstellten, bestand aus einer Bleikammer, in der aus sizilianischem Schwefel erzeugte schweflige Säure zu Schwefelsäure verarbeitet wurde. Der gute Geschäftsgang veranlaßte die Brüder Giulini das Drogengeschäft, das sie in der Stadt nach Auflösung der Gesellschaft "Maggi-Graselli & Co." als Eigentum erworben hatten, zu veräußern. Aber im Jahre 1849 verkauften sie auch ihre neue Fabrik und gründeten in Ludwigshafen die später weltbekannt gewordene chemische Fabrik gleichen Namens. Ihre bisherige Fabrik auf "Wohlgelegen" wurde von Dr. Carl Clemm-Lenning aus Gießen zusammen mit Heinrich Fries aus Mannheim gekauft, in eine Aktiengesellschaft umgewandelt und unter dem Firmennamen "Chemische Fabrik Wohlgelegen" betrieben. Die bisherige Fabrikation wurde fortgeführt unter Verstärkung der Sodaherstellung, die schon die Brüder Giulini angefangen hatten.

Die Chemische Fabrik Heilbronn wurde im Jahre 1851 von Dr. Gustav Clemm (Bruder von Clemm-Lenning) aus Gießen und Christian Boehringer aus Stuttgart gegründet. Sie stand also noch an ihrem Anfang,

---

1) Hintz, Ernst, "Werden und Wirken des VEREIN CHEMISCHER FABRIKEN MANNHEIM", andere Quellen besonders zitiert

als im Jahre 1852 die Vereinigung mit der genannten Chemischen Fabrik Wohlgelegen erfolgte.

Die Chemische Fabrik Neuschloß war im Jahre 1829 entstanden aus der Vereinigung der erst ein Jahr zuvor von der hessischen Saline Ludwigshalle (Bad Wimpfen) in Betrieb genommenen Sodafabrik Neuschloß bei Lampertheim und der im Jahre 1827 in Käfertal (heutiger Vorort von Mannheim) von einer Mannheimer Aktiengesellschaft errichteten ersten Sodafabrik Deutschlands [1]. Letztere stellte Soda nach dem vom französischen Arzt und Chemiker Le Blanc erfundenen Verfahren her, mittels dessen man aus Kochsalz wasserfreies Glaubersalz und aus diesem durch Zusatz von Kreide und Kohle im Flammofen Rohsoda erzeugte. Interessant ist auch, daß die erste Sodafabrik Deutschlands sich in einem Anwesen befand, worin vorher die erste chemische Fabrik der heutigen Stadt Mannheim erstellt und betrieben worden war, nämlich die Bleizuckerfabrik des Majors und Hofkammerrats Baptist von Villiez [2].

Da die Chemische Fabrik Neuschloß dasselbe Fabrikationsprogramm (Soda, Glaubersalz, Salzsäure, Schwefelsäure usw.) wie die Chemische Fabrik Wohlgelegen/Heilbronn hatte, kam aus dem Bestreben, den Wettbewerb auszuschalten, die Vereinigung der beiden Fabriken am 21. Mai 1854 zum VEREIN CHEMISCHER FABRIKEN MANNHEIM zustande. Dieses Streben nach Ausschalten der Konkurrenz veranlaßte auch im Jahre 1855 den VEREIN CHEMISCHER FABRIKEN MANNHEIM, die chemische Fabrik zu Ödendorf bei Schwäbisch-Hall und im Jahre 1857 die Schwefelsäurefabrik Reuss & Söhne in Heilbronn aufzukaufen und stillzulegen.

Ein Jahr nach dem Zusammenschluß zum VEREIN CHEMISCHER FABRIKEN MANNHEIM schied im Jahre 1855 Dr. Carl Clemm-Lenning aus der Firma aus, um in den Neckargärten (gegenüber der heutigen Kurpfalz-Brücke) eine neue Fabrik zu errichten, in der er, auf den Forschungen Gustav von Liebigs fußend, künstlichen Dünger auf chemischer Grundlage herstellte [3].

Dem Einfluß Liebigs und der in seinen beiden Laboratorien zu Gießen

---

1) Frey, Karl / Klingert, Lorenz "Heimatbuch der Gemeinden Mannheim-Käfertal und Waldhof", Mannheim, o.J., S. 216
2) Gerber, Friedrich Julius "Mannheim als Industriestandort" Diss. Heidelberg 1930, Seite 42/43
3) Gerber, Friedrich Julius, a.a.O., Seite 44

und Darmstadt geleisteten Arbeit auf die Entstehung und Entwicklung der Mannheimer chemischen Industrie werden wir noch öfters begegnen. Josef Eulenberg [1] hat in diesem Zusammenhang klar gesehen, als er unter den Faktoren, die Mannheim als ein Zentrum der chemischen Industrie begünstigt hätten, die Nähe der Wirkungsstätten Liebigs, Darmstadt und Gießen nannte.

Auch der VEREIN CHEMISCHER FABRIKEN MANNHEIM erlebte vom Jahre 1856 an, als der Liebigschüler Dr. Karl Gundelach in die Direktion der Firma eintrat, einen starken Aufschwung. Die Entwicklung der Dividende gibt hierüber einen anschaulichen Aufschluß (s. die am Schlusse dieser Einzelabhandlung stehende Dividendentafel).

Jedoch sollte das eigenartige Verhalten des VEREINS CHEMISCHER FABRIKEN MANNHEIM der Vorgängerin der BADISCHEN ANILIN- UND SODA-FABRIK und dieser selbst gegenüber den Keim des eigenen Niedergangs in sich tragen. An der im Jahre 1861 gegründeten Vorgängerin der späteren BADISCHEN ANILIN- & SODAFABRIK, die zuerst die Firmenbezeichnung "Chemische Fabrik Dyckerhoff, Clemm & Co." trug und sich später "Chemische Fabrik Sonntag, Engelhorn und Clemm" nannte, hatte der VEREIN CHEMISCHER FABRIKEN MANNHEIM zunächst eine bedeutende Großabnehmerin. Dies neue Unternehmen geriet aber im Jahre 1864 in Schwierigkeiten, als es aus Konkurrenzgründen gezwungen war, die Preise für seine Produkte Anilin und Fuchsin herabzusetzen. Der VEREIN CHEMISCHER FABRIKEN MANNHEIM, der ihr die Hilfsstoffe (Schwefelsäure, Salpetersäure und Arseniksäure) für ihre Produkte lieferte, blieb aber, gestützt auf sein Preis- und Gebietskartell, auch dieser Großabnehmerin gegenüber in seinen Preisen fest. So sah sich die "Chemische Fabrik Sonntag, Engelhorn und Clemm", die ihre Produktionsstätte auf dem Jungbusch hatte, genötigt, eine Fusion mit dem VEREIN CHEMISCHER FABRIKEN MANNHEIM anzustreben. Das Zustandekommen des Fusionsvertrages scheiterte jedoch an der Ablehnung des VEREINS CHEMISCHER FABRIKEN MANNHEIM (September 1864).

Durch seine Haltung drängte der VEREIN CHEMISCHER FABRIKEN MANNHEIM seine bisherige Großabnehmerin zur eigenen Fabrikation der benötigten Hilfsprodukte. Darüber hinaus ging die "Chemische Fabrik Sonntag, Engelhorn und Clemm", die ab 6. September 1865 mit dem Namen BADISCHE ANILIN- & SODA-FABRIK firmierte, dazu über, auch andere bisher vom VEREIN CHEMISCHER FABRIKEN MANNHEIM hergestellte Erzeugnisse wie Soda und Säuren zu fabrizieren. So entbrannte ein schwerer

---

1) Eulenberg, Joseph "Der Standort der chemischen Industrie von Mannheim-Ludwigshafen", phil. Diss. Heidelberg 1924, Seite 27

Macht- und Konkurrenzkampf zwischen den beiden großen Unternehmen. Als der VEREIN CHEMISCHER FABRIKEN MANNHEIM, um die bisher der BADISCHEN ANILIN- & SODA-FABRIK gelieferten Hilfsmaterialien unterzubringen, seinerseits die Produktion von Anilin in seine Planung aufnahm, sah sich zwar die BADISCHE ANILIN- & SODAFABRIK nochmals (1867) zu einem Fusionsangebot gezwungen; dies wurde aber vom VEREIN CHEMISCHER FABRIKEN MANNHEIM wieder abgelehnt. Diese Unnachgiebigkeit sollte dem VEREIN CHEMISCHER FABRIKEN MANNHEIM teuer zu stehen kommen. Das in seiner neuen Anilinfabrik auf dem Waldhof vom Jahre 1869 an verfertigte Erzeugnis fand nicht genügend Absatz. Um nun aus Anilin selbst Farbstoffe herzustellen, erbaute der VEREIN CHEMISCHER FABRIKEN MANNHEIM eine weitere Fabrik auf dem Waldhof (1879). Aber auch diese Bemühungen waren vergeblich. Im Jahre 1888 mußte die gesamte Produktion von Anilin und Anilinfarbstoffen eingestellt werden, und die Werksanlagen auf dem Waldhof gingen im Jahre 1890 durch Verkauf an die "Chemische Fabrik Weyl & Co." über.

Während der VEREIN CHEMISCHER FABRIKEN MANNHEIM sich vergeblich bemühte, mit der BADISCHEN ANILIN- & SODAFABRIK auf dem neuen Produktionsgebiet zu konkurrieren, entstanden auf seinem alten, dem der Sodaerzeugung, immer neue Konkurrenten wie die im Jahre 1873 errichtete "Chemische Fabrik Rheinau" und eine zur gleichen Zeit in Nürnberg gegründete chemische Fabrik, die die Preise des VEREINS CHEMISCHER FABRIKEN MANNHEIM wesentlich unterboten.

Inzwischen wurde auch das Leblanc-Verfahren, das der VEREIN CHEMISCHER FABRIKEN MANNHEIM zur Herstellung von Soda verwandte, von dem neu aufgekommenen Solvay-Verfahren (Ammoniak-Sodaverfahren) an Rentabilität übertroffen. Der nach dem Solvay-Verfahren hergestellte Soda kam also zu billigeren Preisen auf den Markt.

Das Aufkommen der neuen Konkurrenten und die mißglückte Anilin- und Anilinfarbstoffproduktion führte beim VEREIN CHEMISCHER FABRIKEN MANNHEIM zu einer schweren Krise. Ein Spiegelbild für diese Entwicklung ist die Höhe der Dividendenzahlung in den schwierigen Jahren 1873 - 1888 (siehe Dividendentabelle auf Seite 75). Eine Erholung war nur möglich durch eine grundlegende Änderung des Produktionsprogramms. Es wurde deshalb die Herstellung von Antichlor, Chloroform, kohlensaurer Magnesia und schwefelsaurer Tonerde neu aufgenommen. Dem Werk Heilbronn gelang es, das Solvay-Ammoniak-Verfahren mit anderen selbstgebauten Apparaturen durchzuführen und

auch eine eigene Solegewinnungsanlage zu errichten. Im Zweigwerk Neuschloß wurde außerdem ab dem Jahre 1895 Superphosphat und Mischdünger produziert. Trotz des nun um die Jahrhundertwende erfolgten neuen Aufschwungs konnte der VEREIN CHEMISCHER FABRIKEN MANNHEIM während des Betrachtungszeitraumes seine einstmalige führende Stellung innerhalb der chemischen Industrie von Mannheim und Umgebung nicht mehr zurückgewinnen.

Über den Umfang, den die Belegschaft des VEREINS CHEMISCHER FABRIKEN MANNHEIM hatte, stehen nur Zahlen für die Jahre 1904 und 1907 zur Verfügung.

Im Jahre 1904 beschäftigte der VEREIN CHEMISCHER FABRIKEN MANNHEIM:

35 Chemiker und Techniker,
52 kaufmännische Beamte
und rund 1 300 Arbeiter.

Bis zum Jahr 1907 blieb die Belegschaft ungefähr gleich.
Sie wird im Jahre 1907 mit

40 Chemikern und Technikern,
60 kaufmännischen Beamten
und mit rund 1 300 Arbeitern

angegeben.

## Dividenden-Zahlungen des VEREIN CHEMISCHER FABRIKEN MANNHEIM

Die Dividenden betrugen:

| in den Jahren | % | in den Jahren | % | % +) |
|---|---|---|---|---|
| 1855/56 | 5 | 1879/80 | 7 | |
| 1856/57 | 10 | 1880/81 | 7 | |
| 1857/58 | 10 | 1881/82 | 8,1 | |
| 1858/59 | 10 | 1882/83 | - | |
| 1859/60 | 15 | 1883/84 | - | |
| 1860/61 | 15 | 1885 | - | |
| 1861/62 | 20 | 1886 | - | |
| 1862/63 | 35 | 1887 | - | |
| 1863/64 | 35 | 1888 | - | |
| 1864/65 | 30 | 1889 | - | 6 |
| 1865/66 | 30 | 1890 | - | 6 |
| 1866/67 | 30 | 1891 | 6 | 12 |
| 1867/68 | 20 | 1892 | 6 | 12 |
| 1868/69 | 20 | 1893 | 8 | 14 |
| 1869/70 | 15 | 1894 | 12 ++) | |
| 1870/71 | 20 | 1895 | 8 | |
| 1871/72 | 30 | 1896 | 8 | |
| 1872/73 | 30 | 1897 | 8 | |
| 1873/74 | 15 | 1898 | 11 | |
| 1874/75 | 11,6 | 1899 | 12,5 | |
| 1875/76 | 8,7 | 1900 | 12,5 | |
| 1876/77 | 5 | 1901 | 12,5 | |
| 1877/78 | 4,3 | 1902 | 15 | |
| 1878/79 | 5,8 | 1903 | 16 | |

+) Auf Vorzugsaktien

++) Aktienkapital unifiziert

b) Die BADISCHE ANILIN- & SODA-FABRIK

Obwohl die BADISCHE ANILIN- & SODA-FABRIK (kurz: BASF) wenige Jahre nach ihrer Gründung nach Ludwigshafen verlegt wurde, kann auf die Aufzeigung ihrer Entwicklung nicht verzichtet werden, da sie, wie später gezeigt wird, die Mannheimer chemische Industrie wesentlich beeinflußt und befruchtet hat. Die Gründung der Fabrik erfolgte auf Initiative des bisherigen Gasfabrikanten Friedrich Engelhorn. Zusammen mit Friedrich Sonntag, dem Kaufmann Otto Dyckerhoff und dem Chemiker Dr. Carl Clemm aus Gießen (dem Neffen von Dr. Carl Clemm-Lenning, dem Mitbegründer des VEREINS CHEMISCHER FABRIKEN MANNHEIM) gründete er am 8. Juli 1861 eine Offene Handelsgesellschaft zur Herstellung von Anilin und Teerfarben unter der Firma "Chemische Fabrik Dyckerhoff, Clemm & Co." [1]. Die Mannheimer"Zinkhütte", die im Norden der Stadt auf dem sogenannten Pestbuckellag, und in der früher Wieslocher Erz zu Zink verhüttet worden war, sollte die denkwürdige Stätte der ersten deutschen Farbstoffabrikation werden. Zunächst wurde aber nur Anilin und Fuchsin produziert.

Nach dem Ausscheiden des Kaufmanns Dyckerhoff aus der Firma und dem Eintritt von August Clemm (Bruder von Dr. Carl Clemm), änderte die Gesellschaft ihre Firmenbezeichnung in: "Sonntag, Engelhorn & Clemm". Bereits im Jahre 1864 hatte das junge Unternehmen mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen, da es aus Konkurrenzgründen gezwungen war, die Preise für seine Produkte stark herabzusetzen, während für die Roh- und Hilfsstoffe, die zum großen Teil vom VEREIN CHEMISCHER FABRIKEN MANNHEIM bezogen wurden, nach wie vor die gleich hohen Preise bezahlt werden mußten. Eine aus diesem Grunde angestrebte Fusion mit dem VEREIN CHEMISCHER FABRIKEN MANNHEIM scheiterte jedoch (siehe auch Seite 72). Dieser Umstand veranlaßte Engelhorn, das Unternehmen auf eine breitere finanzielle Basis zu stellen. Mit Hilfe des befreundeten Bankiers Seligmann Ladenburg wurde am 6. April 1865 die BASF als Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 1,5 Millionen Gulden gegründet [2]. Für die geplante Betriebserweiterung reichte jedoch das Gelände der ehemaligen "Zinkhütte" nicht aus. Das von Engelhorn bei der Mannheimer Stadt-

---

1) Laible, Werner "Die Entwicklung der BADISCHEN ANILIN- & SODA-FABRIK", Diss. Erlangen 1924, Seite 14
2) Laible, Werner, a.a.O., Seite 15

verwaltung eingereichte Gesuch um Erwerbung eines im Gewann Rosengarten (am linken oberen Neckarufer) gelegenen Grundstückes von 144.000 qm wurde zwar vom Gemeinderat am 12. April 1865 dem Bürgerausschuß zur Annahme empfohlen. Nach heftiger Debatte aber, in der vor allem der festgesetzte Grundstückpreis als zu niedrig beanstandet wurde, wurde Engelhorns Gesuch mit 68 : 42 abgelehnt [1]. Diese Ablehnung war nicht zuletzt auf das Verhalten des VEREINS CHEMISCHER FABRIKEN MANNHEIM zurückzuführen, der den Grundstückerwerb Engelhorns vereiteln wollte und vorgab, dieses Grundstück für einen um mehrere tausend Gulden höheren Preis erwerben zu wollen. Zu einer vom Gemeinderat für später anberaumten öffentlichen Versteigerung des fraglichen Geländes erschien jedoch kein Kaufliebhaber, und der VEREIN CHEMISCHER FABRIKEN MANNHEIM erklärte, daß er auf sein bedingt gegebenes Gebot verzichte [2].

Die abgewiesenen Unternehmer der BASF hatten noch am Tage der Ablehnung ihres Mannheimer Gesuches (12.4.1865) das benötigte Gelände zu wesentlich günstigeren Bedingungen in Ludwigshafen in der Nähe der ehemaligen Hemshöfe gekauft. Einen Monat später (10.5.1865) wurde ihnen von der pfälzischen Regierung die Konzession zur Errichtung einer Fabrik zur Herstellung von Schwefel- und Salpetersäure, von Sulfat, von rohem und gereinigtem Soda sowie Chlorkalk erteilt [3]. Noch im gleichen Jahre wurde mit 30 Arbeitern die Herstellung einiger Produkte aufgenommen. Ein Jahr später (1866) konnte auch mit der Fabrikation von rohem und gereinigtem Soda nach dem Leblanc-Verfahren und von kaustischer Soda begonnen werden. Am 28. Juni 1866 gab die pfälzische Regierung auch die Genehmigung zur Errichtung einer Gasanstalt und einer Fabrik für die Herstellung von Anilin und Anilinfarben [3]. Letztere Erzeugnisse wurden bisher immer noch in der chemischen Fabrik in Mannheim (Zinkhütte) hergestellt. Am 11. Juli 1867 [3] lief deren Fabrikation auch in Ludwigshafen an, und die BASF betrieb nunmehr in der alten "Zinkhütte" die Gewinnung von Benzol.

Von jetzt an erlebte die Firma einen raschen Aufstieg. Einige Stufen ihres steilen Weges nach oben seien aufgezeigt. Die erste ist die fabrikmäßige Darstellung des Alizerins. Nachdem es den Chemikern Graebe und Liebermann gelungen war, aus dem Anthracen (einem

---

1) Walter, Friedrich, Bd. II, a.a.O., Seite 513
2) Walter, Friedrich, Bd. II, a.a.O., Seite 514
3) Werkszeitung der BASF, 3. Jahrg., Heft 2, Mai 1953, Seite 54

im Teer vorhandenen Kohlenwasserstoff) den Farbstoff der Krappwurzel (Alizerin) synthetisch darzustellen, fand im Verein mit den Entdeckern die BASF im Jahre 1869 ein zweckmäßiges Verfahren, künstliches Alizerin zu fabrizieren [1]. Die aufgenommene Alizerinproduktion erfuhr in wenigen Jahren eine solche Ausdehnung, daß sie im Jahre 1877 mit 750.000 kg den bisherigen Weltbedarf überschritt.

Im Jahre 1873 erfolgte unter Erhöhung des Aktienkapitals auf 16,5 Millionen Mark der Zusammenschluß der BASF mit den beiden Stuttgarter Firmen Knosp und Siegle, die bisher den Verkauf der von der BASF erzeugten Produkte besorgt hatten [2]. Der Zusammenschluß bewährte sich in den folgenden Jahrzehnten gut, hatte aber wegen der großen Entfernung der Verkaufsabteilung von den Produktionsstätten auch Nachteile, so daß man sich im Jahre 1889 zur Verlegung der Stuttgarter Büros nach Ludwigshafen entschloß.

Im Jahre 1889 gelang es auch der BASF, ein schon von P. Philipps (Bristol) im Jahre 1821 angeregtes und erstmals von Cl. Winkler praktisch angewandtes Verfahren, rauchende Schwefelsäure aus Schwefeldioxyd und Luftsauerstoff herzustellen, außerordentlich zu vervollkommnen. Dadurch ist die synthetische Gewinnung von Schwefelsäure zu einer der wichtigsten Produktionszweige der BASF und der gesamten chemischen Großindustrie geworden [3].

Ein weiterer großer Erfolg war die künstliche Herstellung des Indigos, eines der wichtigsten natürlichen Farbstoffe. Die Vorstufe des Indigos findet sich in verschiedenen tropischen und subtropischen Indigoferenarten. Das Pflanzenindigo wurde in ausgedehntestem Maße zum Farben von Baumwolle, Wolle und Leinen verwendet. Noch im Jahre 1897 wurde für 80 Millionen Mark Pflanzenindigo erzeugt und davon für 12,7 Millionen Mark in Deutschland eingeführt [4]. A. v. Beyer, der Nachfolger von v. Liebig auf dem Münchner Lehrstuhl für Chemie, fand die chemische Konstitution des Pflanzenindigos. Dadurch schuf er die Grundlage für dessen künstliche Herstellung. Noch vor der Jahrhundertwende gelang diese der BASF, und im Jahre 1897 wurde die Fabrikation von synthetischem Indigo in großem Umfange aufgenommen.[3]

---

1) Laible, Werner, a.a.O., Seite 16
2) Werkszeitung der BASF, 3.Jahrgang, Heft 2, Mai 1953, Seite 54
3) Werkszeitung der BASF, 3. Jahrgang,Heft 2, Mai 1953, Seite 56
4) Archivunterlagen der Firma BADISCHE ANILIN- & SODAFABRIK

Kurz danach wurde mit dem Export begonnen, der bereits im Jahre 1913 einen wertmäßigen Umfang von 53.323.00 Mark erreichte. Dagegen betrug der Wert des im Jahre 1913 noch in Deutschland eingeführten Naturindigos nur noch 389.000 Mark [1].

Im Jahre 1901 schenkte die BASF der Welt den ersten der bis heute unübertroffenen "Indanthren"-Farbstoffe, das Indanthren-Blau [2]. Mit der Erfindung dieses Produktes wurde eine neue Gruppe von Farbstoffen erschlossen, die sich vom Anthracen ableiteten. Ihre Färbungen zeichnen sich durch außerordentliche Echtheit und Beständigkeit aus.

Gegen Ende meines Betrachtungszeitraumes (1908/09) gelang es schließlich dem Professor Fritz Haber, Stickstoff und Wasserstoff durch Anwendung hoher Drucke, hoher Temperaturen und bestimmter Katalysatoren zu Ammoniak zu vereinigen. Von ihm und dem leitenden Chemiker der BASF, dem Professor Karl Bosch, wurde dann in der BASF selbst in gemeinsamer Arbeit eine Technik gefunden, um die für die Synthese des Ammoniaks notwendigen Grundstoffe sehr billigen Rohstoffen, der Luft und dem Wasser, in großem Maße zu entnehmen. Bereits im Sommer 1913 konnte in Oppau bei Ludwigshafen ein neuerbautes Werk in Betrieb genommen werden, das der Synthese von Ammoniak dienen sollte.

Einige Zahlen über Belegschaftsstärke, Aktienkapital und Kohlenverbrauch mögen sinnfällig die gewaltige Aufwärtsentwicklung der BASF während meines Betrachtungszeitraumes zeigen [3]:

| Jahr | Arbeiter | Aktien-Kap. in Mill. | Kohlenverbrauch in 1000 to |
|---|---|---|---|
| 1865 | 30 | 1,5 (Gulden) | 4 |
| 1870 | 520 | 16,5 Mark | 15 |
| 1875 | 835 | 16,5 " | 35 |
| 1880 | 1 534 | 16,5 " | 67 |
| 1885 | 2 330 | 16,5 " | 102 |
| 1890 | 3 596 | 16,5 " | 156 |
| 1895 | 4 743 | 18,0 " | 187 |
| 1900 | | 21,0 " | |
| 1905 | 6 972 | 21,0 " | 337 |
| 1910 | 7 621 | 36,0 " | 360 |
| 1913 | 10 186 | 36,0 " | 490 |

1) Archivunterlagen der Firma BADISCHE ANILIN- & SODAFABRIK
2) Werkszeitung der BASF, 1.Jahrg., Heft 3, Seite 63
3) Laible, Werner, a.a.O., Seite 18 und 69

Der glänzenden Entwicklung der BASF verdankte nicht nur die Stadt Ludwigshafen und deren übrige chemische Industrie ihren raschen Aufschwung, sondern auch die Ausweitung der chemischen Industrie der Stadt Mannheim steht mit ihr im Zusammenhang. Der Einfluß auf die Mannheimer chemische Industrie war allerdings im Gegensatz zu dem auf die von Ludwigshafen mehr personeller Art. So wurde im Jahre 1877 durch Dr. Carl Weyl, dem früheren Leiter der Alizerinherstellung der BASF, in Mannheim die Kommanditgesellschaft "C. Weyl & Co.", gegründet, die sich zuerst auf dem Lindenhof im ehemaligen Anwesen der durch Brand zerstörten Teer-Destillation von Heinrich Propfe niederließ [1]. In die Leitung dieses Unternehmens traten später auch noch die Söhne der Mitbegründer der BASF, Carl Dyckerhoff und Dr. August Clemm, ein [1]. Wie schon früher erwähnt, wurde diese Fabrik im Jahre 1890 nach dem Waldhof verlegt. Dort siedelte sich im Jahre 1883 auch eine große Zellstoffabrik an, die von Dr. Carl Clemm (Mitbegründer der BASF) und dem Mannheimer Kaufmann Carl Haas als Aktiengesellschaft gegründet wurde [2]. Auch der Sohn von Friedrich Engelhorn, dem Begründer der BASF, Dr. Fr. Engelhorn, trat anfangs der achtziger Jahre (1883) in die Firma C.F.Boehringer & Söhne (Chininfabrik) ein, die im Jahre 1872 von Stuttgart nach Mannheim übersiedelt war [3].

4) Eine Firma, die mit dem Ziel gegründet wurde, Hilfsmaterialien und Zubehörteile für andere Industrien zu fabrizieren

Die Firma BOPP & REUTHER [4]

Die Gründung der Firma BOPP & REUTHER erfolgte im Jahre 1872 durch Zusammenschluß der Ingenieure Carl Bopp und Carl Reuther. Ersterer hatte bis zu diesem Zeitpunkt eine kleine mechanische Werkstatt betrieben. Beide erkannten rechtzeitig die Notwendigkeit und Wichtigkeit von Armaturen für Wasser-, Gas- und Dampfanlagen und stellten sich deren Herstellung als Aufgabe. Die neue Firma war somit eine ausgesprochene Schöpfung der fortschreitenden technischen Entwicklung. Die Fabrik wurde zunächst in dem damals im Entstehen

1) Caro, H. "Die Entwicklung der chemischen Industrie von Mannheim-Ludwigshafen" a.a.O.
2) Archivunterlagen der Firma ZELLSTOFFABRIK WALDHOF
3) Emminghaus, Otto, a.a.O., Seite 346
4) Archivunterlagen der Firma BOPP & REUTHER

begriffenen Stadtteil Mannheim-Neckarstadt (im Gebiet der heutigen Lang-, Damm-, Lortzing-und Alphornstraße) in bescheidenem Umfang erbaut. Die rasche Zunahme der Versorgung der Städte und Gemeinden mit Wasser hatte immer umfangreichere Lieferungen der Fabrik in einschlägigen Spezialartikeln zur Folge. Im Jahre 1881 trat Carl Bopp aus der Firma aus, und Carl Reuther führte das Geschäft als alleiniger Inhaber unter der bisherigen Firmenbezeichnung weiter.

Infolge guten Absatzes und anhaltend starker Nachfrage nach den hergestellten Erzeugnissen sah sich Carl Reuther in den achtziger Jahren veranlaßt, den Betrieb wesentlich zu erweitern. Hierzu war das gesamte ihm zur Verfügung stehende Grundstück nötig. Als sich im nächsten Jahrzehnt erneute Erweiterungen als notwendig erwiesen, konnte man diese nur durch Aufstockung der vorhandenen Gebäude erreichen. Damit war die Fabrik vorerst am Ende ihrer Produktionskapazität angelangt. Weiter anhaltende starke Nachfrage in den neunziger Jahren forderte aber gebieterisch eine weitere Erhöhung der Kapazität. Aus diesem Grunde mußte eine örtliche Umgruppierung der Fabrikationsanlagen vorgenommen werden. Sie wurde eingeleitet mit der Errichtung einer Eisen- und Metallgießerei auf einem im Jahre 1897 in dem Vorort Waldhof erworbenen Gelände, das in unmittelbarer Nähe der Bahnstation Waldhof lag. Da aber auf die Dauer eine räumliche Trennung der Fabrikanlagen untragbar war, wurde eine sukzessive Verlegung aller Betriebsabteilungen nach dort vorgenommen. Im Jahre 1904 fand diese Aktion mit der Verlegung der Wassermesserfabrikation in das neue Werk seinen Abschluß.

Aus dem vielfältigen Fabrikationsprogramm der Firma seien nur einige wichtige Erzeugnisse erwähnt, deren Produktionsaufnahme wichtige Abschnitte der Firmenentwicklung einleiteten. Zu Beginn der achtziger Jahre wurde der Bau von Brunnenanlagen aufgenommen. Es handelte sich hierbei um eiserne Rohrbrunnen, die der Wassergewinnung von Wasserwerken, Eisenbahnen, Brauereien und anderen Unternehmen dienten. Im Jahre 1884 trat die Firma mit der von Carl Reuther entwickelten "Venturi-Schelle" auf den Markt. Dies war eine Neukonstruktion, die die Hausleitungen an das allgemeine Wasserleitungsrohr in zweckmäßigster Weise anschloß. Einen bahnbrechenden Fortschritt brachte das Jahr 1891, in dem von der Firma eine hydraulische Formmaschine geschaffen wurde, womit in ihrer Gießerei das Herstellen von Formen auf maschinellem Wege geschehen

konnte. Eine weitere Spezialität auf dem Gebiet der Wasserleitungsarmaturen stellt die Aufnahme der Fabrikation von Wassermessern im Jahre 1893 dar.

Zum Abschluß möge eine Statistik die Entwicklung der Firma verdeutlichen. Sie enthält für den Zeitraum von 1783 bis 1905 die Zahl der jährlich beschäftigten Arbeitskräfte und, in Tonnen ausgedrückt, die jährliche Produktion der Gießereien.

| Jahr | Zahl der Arbeiter | Zahl der Beamten u. Meister | Produktion der Gießereien |
|---|---|---|---|
| 1873 | 15 | - | 154 |
| 1877 | 105 | 8 | 350 |
| 1880 | 112 | 10 | 380 |
| 1885 | 160 | 15 | 940 |
| 1890 | 302 | 35 | 2 086 |
| 1895 | 465 | 44 | 2 913 |
| 1900 | 805 | 71 | 5 795 |
| 1905 | 885 | 94 | 8 596 |

## 5) Ein Beispiel für Firmen, die Neuerfindungen weiterentwickelten und sie schließlich serienmäßig herstellten

### Die Firma KARL BENZ [1)]

Im Herbst des Jahres 1866 kam Karl Benz zum ersten Male nach Mannheim, um als Arbeiter bei der Firma "Karl Schenk" (Vorgängerin von MOHR & FEDERHAFF) beschäftigt zu werden. Obgleich er es hier rasch zum ersten "Bürobeamten" brachte, schied er am 31. Dezember 1869 wieder aus, um sich in Pforzheim und Wien wunschgemäßere Arbeiten zu suchen. Im Jahre 1871 kehrte er jedoch wieder nach Mannheim zurück. Der Grund seiner Rückkehr ergibt sich aus seinen späteren Worten: "Mannheim mit seiner emporstrebenden Industrie und seinem aufblühenden Handel hat einen nachhaltigen, starken Eindruck auf mich gemacht; diese Stadt mit ihrem lebendigen Arbeitsgetriebe zog mich ganz in ihren Bann". Da er bei seiner Rückkehr bei keiner Firma ein ihm genehmes Arbeitsgebiet fand, richtete er sich mit Hilfe eines Teilhabers ein eigenes Geschäft ein. Er widmete sich

---

1) Siebertz, Paul "Karl Benz", andere Quellen sind besonders zitiert

hauptsächlich der Herstellung und dem Vertrieb technischer Neuerungen. Jede Arbeit dieser Art griff er zunächst auf. Selbst mit dem Fernsprechwesen beschäftigte er sich für kurze Zeit. Ende der siebziger Jahre faßte er schließlich den Entschluß, sich mit dem bereits erfundenen Gasmotor zu befassen, der allerorts von sich reden machte und im Gewerbe eine Wende in der Benutzung von Antriebskräften zu bringen schien.

In mehr als zweijähriger Arbeit entwickelte er seinen "Zweitaktmotor, System Benz", der erstmals in der denkwürdig gewordenen Sylvesternacht des Jahres 1879/80 lief. Es war der erste Zweitaktmotor, den es gab, und der im Gasmotorenbau einen erheblichen Fortschritt bedeutete. Benz ließ sich diese Konstruktion patentieren. Nur mit Hilfe von interessierten Geldgebern war es aber möglich, weiter kostspielige Versuche zur Verbesserung dieses Motors zu machen. Um also eine gesicherte Finanzierung seines Unternehmens zu gewährleisten, ging Benz auf den Vorschlag seiner Geldgeber ein, eine Aktiengesellschaft mit der Bezeichnung "Gasmotorenfabrik Mannheim"zu gründen. Er begab sich damit seiner bisherigen Selbständigkeit und mußte bald die Erfahrung machen, daß sein Wort auf der Waage der Entscheidung nur noch geringes Gewicht hatte. Kurze Zeit nach Verlegung des Betriebes nach den "Schwetzinger Gärten", die im Jahre 1882 erfolgte, kam es nach vorausgegangenen schweren Meinungsverschiedenheiten zum endgültigen Bruch mit den Aktionären. Mit Wirkung vom 1. Januar 1883 schied Benz aus der Aktiengesellschaft aus.

In einem an seine ehemalige Werkstatt angebauten Schuppen im Quadrat T 6, 11 - die Werkstatt hatte er inzwischen verpachtet - verfertigte und verbesserte er weiterhin für gewerbliche Zwecke seinen Zweitaktgasmotor. Dessen Vertrieb und die Geschäftsfinanzierung wurden ihm erleichtert durch den Zusammenschluß mit zwei aus der Motorenbranche stammenden Kaufleuten, mit denen er im Jahre 1883 eine Offene Handelsgesellschaft gründete. Daneben arbeitete Benz an einem neuen Projekt, nämlich an einem für die Fortbewegung von Fahrzeugen geeigneten Motor. Tatsächlich stand schon im Jahre 1885 das erste von einem Benzinmotor mit Vergaser angetriebene dreirädrige Automobil im Hofe seiner Werkstatt [1]. Damit

---

1) Archivunterlagen der heutigen Firma DAIMLER-BENZ AG, Hauptwerk Stuttgart-Untertürkheim

war der Grundstein für den den ganzen Verkehr revolutionierenden Kraftwagenbau gelegt. Mit letzterem ging es allerdings vorerst noch langsam voran. Dagegen herrschte große Nachfrage nach den ortsfesten Motoren, so daß sich schon im Jahre 1886 die Fabrikationsräume in T 6, 11 als zu klein erwiesen. Neue Fabrikationsanlagen wurden deshalb außerhalb des Stadtzentrums, in der heutigen Neckarstadt, errichtet, die in der Folgezeit von Jahr zu Jahr erweitert werden mußten.

Einen interessanten Einblick in die Entwicklung des Fahrzeugbaugeschäftes der Firma gewährt die bei P. Siebertz abgedruckte Verkaufsstatistik. Die durch Auswertung des leider nur noch in geringem Umfang vorhandenen Archivmaterials von mir soweit als möglich ergänzte Tabelle beleuchtet außerdem die Gesamtsituation des Absatzmarktes der Firma. Die Tabelle umfaßt die Jahre 1885-1904. Es wurden verkauft:

| in den Jahren | 1885-93 | 94, | 95, | 96, | 97, | 98, | 99, | 1900 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| insgesamt | 69 | 67 | 135 | 181 | 256 | 434 | 572 | 603 |
| davon nach: | | | | | | | | |
| Deutschland | 15 | 34 | 41 | 42 | 67 | 135 | 207 | 262 |
| Frankreich | 42 | 25 | 68 | 75 | 134 | 165 | 137 | 86 |
| England | 1 | - | 4 | 20 | 20 | 75 | 139 | 151 |
| Holland-Belgien | 1 | - | 6 | 11 | 3 | 29 | 34 | 42 |
| sonstiges Ausland | 10 | 8 | 16 | 33 | 32 | 31 | 55 | 62 |

| in den Jahren | 1901 | 02, | 03, | 04 |
|---|---|---|---|---|
| insgesamt | 385 | 226 | 198 | 172 |

Aus diesen Zahlen läßt sich zunächst ersehen, daß dem in Form eines neuen Beförderungsmittels in Erscheinung getretenen technischen Fortschritt Frankreich aufgeschlossener gegenüberstand als das eigentliche Heimatland des Automobils. Erst vom Jahre 1899 an verstärkt sich auch in Deutschland das Interesse für das Automobil. Auch in England fanden um diese Zeit die Modelle von Benz immer stärkeren Anklang. Der eintretende Rückgang des Verkaufs nach Frankreich geht darauf zurück, daß man dort begann selbst Autos zu fabrizieren.

Weiter spiegeln die genannten Zahlen eine nach der Jahrhundertwende bei der Firma einsetzende Produktions- und Absatzkrise wider, die nur zum Teil auf den allgemeinen Konjunkturrückgang zurückzuführen

war. Es handelte sich vielmehr um eine Firmenbetriebskrise technischer Natur [1].

Um für die Erweiterung der Produktion das nötige Kapital zu beschaffen, sahen sich die bisherigen Gesellschafter im Jahre 1899 genötigt, die Offene Handelsgesellschaft in eine Aktiengesellschaft umzuwandeln. Mit Hilfe der nunmehr gesicherten Kapitalgrundlage ging man in der Produktion zu immer stärkerem Maschineneinsatz über, mit dem sich Karl Benz aber nicht befreunden konnte. Sein jugendlicher Schwung wich nämlich mit fortschreitendem Alter einem vorsichtigen Konservatismus. Er gab sich mit dem Erreichten zufrieden und sah plötzlich z.B. auch in der weiteren Steigerung der Fahrgeschwindigkeit eine Gefahr für "Leib und Seele" der Menschen. Die immer stärker aufkommende Daimler-Motoren-Gesellschaft in Stuttgart hatte in der Zwischenzeit den schnellen "Mercedes-Wagen" entwickelt, der im Jahre 1901 seinen Siegeszug um die Welt antrat und eine Sensation im Automobilbau darstellte. Das war aber gleichbedeutend damit, daß der Konstrukteur Benz und mit ihm seine Firma für die veralteten Modelle keinen Markt mehr fanden. Aus dieser Tatsache ergaben sich starke Meinungsverschiedenheiten innerhalb der Firmenleitung, die zuerst zur Berufung von französischen Konstrukteuren und dann im Jahre 1903 zum Ausscheiden von Karl Benz führten. Im Frühjahr 1905 wurde mit dem gänzlichen Erliegen der Produktion infolge eines Streikes der tiefste Punkt der Produktionskrise erreicht. Im Jahre 1906 konnte dann erstmals wieder ein Geschäftsgewinn von 640 000 Mark ausgewiesen werden. Im gleichen Jahre erfolgte auch der Ankauf von Gelände auf dem Waldhof, wohin die Fahrzeugfabrikation verlegt wurde, während der stationäre Motorenbau im alten Werke verblieb. Außerdem gründete in diesem Jahr die Firma eine Verkaufsorganisation mit der Bezeichnung "Rheinische Automobilgesellschaft". Von da an setzte wieder eine steile Aufwärtsentwicklung ein [1]. Eine Stärkung der Produktionsbasis brachte auch der Erwerb von Anteilen der "Süddeutschen Automobilfabrik Gaggenau G.m.b.H.", die im Jahre 1910 ganz in den Besitz der Benz AG überging.

Das Ausmaß der Gesamtentwicklung der Firma vom Jahre 1883 bis zum Jahre 1914 zeigen am besten die Zahlen der jeweils Beschäftigten,

---

1) Archivunterlagen der heutigen Firma DAIMLER-BENZ AG, Hauptwerk Stuttgart-Untertürkheim

die Anzahl der angefertigten stationären Motore und der Autos sowie die Zunahme des Aktienkapitals seit der im Jahre 1899 erfolgten Gründung der Aktiengesellschaft.

Statistik von 1883 - 1914

| Jahr | Zahl der Beschäftigten | Zahl der stationären Motore | Zahl der Autos | Aktienkapital |
|---|---|---|---|---|
| 1883 | 6 | | | |
| 1887 | 40 | jährl. ca. 50 | | |
| 1890 | | " " 500 | | |
| 1893 | 150 | bis dahin 1000 | bis dahin 69 | |
| 1895 | 250 | " 3000 | | |
| 1899 | | " 4500 | " 1714 | 3 Millionen |
| 1905 | 700 | " 8000 | " 3300 | |
| 1910 | 2500 | | | 8 " |
| 1914 | 6500 | | | 22 " |

Zum Schluß dieses Kapitels, worin die Entstehung der Mannheimer Industrie an einigen typischen Beispielen der heutigen Großindustrie gezeigt wurde, möchte ich noch einige Bemerkungen machen über die Struktur der gesamten Mannheimer Industrie während ihrer Entstehungsjahre, genauer gesagt, bis zum Zeitpunkt ihrer ersten Strukturwandlung zu Beginn der sechziger Jahre.

Wie schon in der Einleitung erwähnt, blieb nach der Verlegung der kurfürstlichen Residenz im Jahre 1778 von der für die damalige Zeit schon beachtlichen Industrie nur noch die Tabakindustrie übrig. Zu ihr gesellte sich zu Beginn des 19. Jahrhunderts die chemische Industrie mit wenigen kleinen Betrieben, deren erster Vertreter die Bleizuckerfabrik des Jean Baptist von Villiez war. Zu den wenigen ersten Fabriken kamen in den dreißiger Jahren weitere hinzu, von denen der überwiegende Teil der Tabak- und Zigarrenindustrie sowie der chemischen Industrie angehörte. Nach einer von der Mannheimer Handelskammer auf Grund des Adressenkalenders zusammengestellten und im Jahre 1884 veröffentlichen Statistik über die Entwicklung des Fabrikwesens von dem Jahre 1844 bis zum Jahre 1884 (siehe folgende Statistik), belief sich die Gesamtzahl der Mannheimer Fabriken im Jahre 1844 auf 20. Davon gehörten 7 der Tabak- und Zigarrenindustrie und 5 der chemischen Industrie an. Die restlichen 8 Fabriken verteilten sich auf die Gewerbegruppen Nahrungs- und Genußmittel, Holzveredlung, Papierherstellung

## STATISTIK DER MANNHEIMER HANDELSKAMMER

| GEWERBEGRUPPEN | In den Jahren 1844 | 1854 | 1864 | 1875 | 1884 |
|---|---|---|---|---|---|
| Nahrungs- und Genußmittel | 4 | 3 | 6 | 11 | 18 |
| Tabak- und Zigarrenfabriken | 7 | 11 | 14 | 37 | 44 |
| Chemische Fabriken | 5 | 8 | 20 | 21 | 33 |
| Holzveredelung | 1 | 1 | 13 | 10 | 11 |
| Papierindustrie | 2 | 2 | 4 | 5 | 8 |
| Montanindustrie | - | 3 | 11 | 23 | 27 |
| Textil- und Bekleidungsindustrie | 1 | 2 | 5 | 11 | 27 |
| Industrie der Steine, Erden und Glas | - | - | 4 | 3 | 7 |
| Leder- und Gummiindustrie | - | - | 8 | 8 | 10 |
| Diverse | - | 1 | 1 | 1 | 3 |
| Gesamtsumme | 20 | 31 | 86 | 130 | 188 |

sowie auf die Textil- und Bekleidungsindustrie. Die führende Stellung der Tabak- und Zigarrenindustrie war darauf zurückzuführen, daß Mannheim, wie schon im Teil II (Handel) geschildert, zur damaligen Zeit zum Zentralmarkt für den in der Umgebung angebauten Tabak geworden war.

Im Jahre 1854 - zehn Jahre später - war nach der genannten Statistik die Zusammensetzung der Industrie im wesentlichen noch immer unverändert. Zwar hatte sich die Gesamtzahl der Fabriken von 20 auf 31 erhöht, aber an vorderster Stelle standen nach wie vor die Tabak- und Zigarrenindustrie sowie die chemische Industrie; denn das Verhältnis der beiden Industriezweige zur Gesamtindustrie blieb im Jahre 1854 mit 11 bezw. 8 : 31 Fabriken ungefähr das gleiche wie im Jahre 1844 mit 7 bezw. 5 : 20 Fabriken.

In der gleichen auf der vorangegangenen Seite wiedergegebenen Statistik finden wir für das Jahr 1854 erstmals die Montanindustrie x) mit 3 Betrieben genannt. Demnach müßten die ersten Betriebe der Metallindustrie nach dem Jahre 1844 gegründet worden sein. Ich stehe dieser späten Erwähnung der Metallindustrie mit einiger Skepsis gegenüber, da nach meinen Ermittlungen z.B. der Firma MOHR & FEDERHAFF die Konzession für die Errichtung einer Fabrik bereits im Jahre 1833 erteilt wurde, (Siehe Seite 58) und da nach meinen vorausgegangenen Darlegungen die Firma JOSEPH VÖGELE wohl schon ab dem Jahre 1840 als Fabrik angesprochen werden kann (siehe Seite 60). Ich muß jedoch trotz dieses offenbaren Mangels obige Statistik der Handelskammer benutzen, da sie das einzige als authentisch anzusehende und heute noch zur Verfügung stehende Zahlenmaterial über jene Zeit enthält.

## II. Gründung weiterer Industrieunternehmen auf Grund von Gewerbefreiheit und Freizügigkeit in der Zeit vom 1862 - 1870

Eine bedeutende Strukturwandlung, d.h. ein unverhältnismäßig rasches Ansteigen der Zahl der Fabrikationsbetriebe Mannheims zeigte sich zu Beginn der sechziger Jahre des 19. Jahrhunderts. Den Anstoß

---

x) Diese Bezeichnung ist sehr ungeschickt gewählt, besser wäre "Metallindustrie", da diese in Wirklichkeit gemeint ist. Im folgenden wird daher auch stets die Bezeichnung "Metallindustrie" verwendet.

hierzu gab zweifellos das im Jahre 1862 erlassene neue Gewerbegesetz sowie das im gleichen Jahre erlassene Gesetz über Niederlassung und Aufenthalt.

Das Gewerbegesetz hob die bis zu diesem Zeitpunkt bestehenden Zunftvorschriften auf und gab damit den handwerklichen Betrieben die Möglichkeit der Erweiterung sowohl ihrer Produktionskapazität, als auch ihres Produktionsprogrammes. Das zweite Gesetz brachte eine Neuregelung der Bestimmungen über Niederlassung und Aufenthalt und verwirklichte damit die schon lange geforderte Freizügigkeit.

Dem Erlaß des Gewerbegesetzes ging auch in Mannheim im Gewerbe ein heftiger Kampf zwischen den liberal und den konservativ Denkenden voraus.

Der im Jahre 1842 gegründete Gewerbeverein [1], dessen Bemühungen darauf gerichtet waren, die Lage des Kleingewerbes zu bessern, glaubte sein Ziel auf liberaler Ebene erreichen zu können, d.h. zunächst einmal durch die teilweise Aufhebung der Zunftvorschriften. Der Hauptverfechter dieser Idee war der liberale Vorsitzende des Gewerbevereins, Direktor Schröder, der in Wort und Schrift den Mitgliedern seines Vereins immer wieder den Fortschritt der neuen Produktionsweise - d.h. den Einsatz von Maschinen und die Arbeitsteilung - vor Augen führte. In allen seinen Schriften wiederholte er den Gedanken, daß die zu erstrebende Anpassung des Kleingewerbes an die Industrie nur durch die Aufhebung der in der Zunftordnung vorgesehenen Beschränkungen möglich sei.

Die konservativ Denkenden hingegen traten für die völlige Beibehaltung des Zunftwesens ein. Vereinzelt findet man in jener Zeit sogar noch Versuche zu zünftlerischen Neubildungen. Friedrich Walter [2] berichtet, daß im Jahre 1853 ein Antrag auf Gründung einer Zuckerbäckerinnung gestellt wurde, den man jedoch von seiten der Behörden ablehnte.

Der Kampf um die beiden Anschauungen fand seinen Höhepunkt im Jahre 1860. Die Mitglieder des Gewerbevereins hatten sich nach jahrelangen inneren Kämpfen endlich zu der Überzeugung durchgerungen, daß es für alle Gewerbearten am vorteilhaftesten wäre, wenn sämtliche Zunftvorschriften aufgehoben würden, und sprachen sich

---

1) Walter, Friedrich, Bd. II, a.a.O., Seite 465
2) Walter, Friedrich, Bd. II, a.a.O., Seite 466

in einer Versammlung im Jahre 1860 ausnahmslos für die Annahme der "Gewerbefreiheit" aus. Der erste Punkt des von den Teilnehmern dieser Versammlung angenommenen Programmes hatte folgenden Wortlaut [1]: Zünftige Privilegien und zünftige Beschränkungen der Arbeitsbefugnisse sind mit einer gedeihlichen Entwicklung der Volkswohlfahrt heutzutage unverträglich. Alle ausgelebten Reste der alten Zunft- und Innungsverfassungen sind, je früher desto besser, gänzlich aufzuheben."

In einer ebenfalls im Jahre 1860 stattgefundenen Versammlung der Zunftvorstände sprach man sich indessen einstimmig gegen die Gewerbefreiheit aus. Man beabsichtigte vielmehr, sich gemeinsam mit den anderen Zünften des Landes für eine "Gewerbeordnung" einzusetzen.

Angesichts der genannten Probleme, die im ganzen Lande Baden immer mehr zu einer Lösung drängten, sah sich die großherzoglich badische Regierung veranlaßt, ein Ministerium des Handels zu schaffen, dessen erste große Aufgabe die Durchführung der Gewerbefreiheit sein sollte. Um die Lösung des Problems zu beschleunigen, arbeitete das Ministerium elf Fragen aus. Ihre Beantwortung durch die verschiedenen Kreise der Wirtschaft und Verwaltung sollte die Grundlage für das vorgesehene Landesgewerbegesetz bilden. Es ist nur allzu verständlich, daß überall im Lande die gewünschte Beantwortung dieser Fragen zu den heftigsten Debatten führte. In erster Linie gab das für die Ausübung eines Gewerbebetriebes festzusetzende Mindestalter Anlaß zu Meinungsverschiedenheiten. Während z.B. die Zünfte und der Gemeinderat Mannheims das Mindestalter auf 25 Jahre festgesetzt wissen wollten, hielt die Mannheimer Handelskammer ein Mindestalter von 21 Jahren für ausreichend. Auch in Bezug auf die Notwendigkeit der Erbringung eines Befähigungsnachweises gingen in Mannheim die Meinungen weit auseinander. Die Zünfte vertraten die Ansicht, daß die Ablegung der Meisterprüfung erst die Voraussetzung für einen ordentlichen Gewerbebetrieb schaffe. Gemeinderat und Handelskammer verneinten hingegen die Notwendigkeit einer solchen Prüfung. Liberale und konservative Meinungen prallten also in ganz Baden hart aufeinander und bildeten schließlich die Grundlage zu einem Gesetzesentwurf des Handelsministeriums

---

1) Hauser, Karl "Mannheim in Vergangenheit und Gegenwart" Mannheim 1907, Bd. III, Kapitel:"Das Handwerk", Seite 353

den man einem Gremium von Fachleuten zur Begutachtung vorlegte. Das Ergebnis der Begutachtung wurde bekanntgegeben, um der Öffentlichkeit erneut Gelegenheit zur Stellungnahme zu bieten. Den daraufhin von der Regierung umgearbeiteten Gesetzesentwurf legte man alsdann den Landständen zur Bearbeitung vor. Nach geringfügigen Änderungen wurde das neue Gewerbegesetz am 20. September 1862 vom Landesherrn verkündet und trat mit Wirkung vom 15. Oktober 1862 in Kraft [1].

Durch dieses Gewerbegesetz wurden die alten Zunftvorschriften aufgehoben und die allgemeine Gewerbefreiheit verkündet. Danach konnte jeder Staatsangehörige entsprechend seinen Fähigkeiten und Neigungen ein Gewerbe betreiben. Ausgenommen waren nur solche Gewerbe, die mit Rücksicht auf die öffentliche Wohlfahrt eine sorgfältige Ausbildung voraussetzen (z.B. Apotheken, Handel mit Sprengstoffen u.ä.). Eine altersmäßige Begrenzung für die Gewerbetreibenden war im Gewerbegesetz nicht vorgesehen. Es wurde lediglich auf diesbezügliche Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Rechts verwiesen. Neu war ferner, daß nicht nur Männer, sondern auch Frauen, sowie Gesellschaften und Körperschaften, ja, sogar der Staat selbst einen Gewerbetrieb ausüben konnte.

Im Zusammenhang mit dem Gewerbegesetz wurde am 4. Oktober 1862, wie bereits erwähnt, auch das Gesetz erlassen, welches die Freizügigkeit brachte [2].

Die Mannheimer Handlungsinnung sowie deren Vorstand, die Handelskammer, mußten als mit den Bestimmungen des neuen Gewerbegesetzes unvereinbar aufgelöst werden [3].

Zum Verständnis dieses Vorganges sei hier ein kurzer Rückblick auf die Organisation des Mannheimer Handels angefügt. Die vom Kurfürsten Karl Ludwig im Jahre 1652 der Stadt Mannheim gewährten Privilegien standen im Zeichen größter Liberalität. So war darin jede Zunftbildung im Handel und Handwerk verboten. Dieser Zustand konnte aber angesichts der entgegengesetzten Verhältnisse, die sonst allerorts herrschten, nicht lange aufrecht erhalten werden. Bereits schon zu Beginn des 18. Jahrhunderts mußte der zunftmäßige Zusammenschluß, soweit er aus Kreisen des Handels und des Handwerks

---

1) Walter, Friedrich, Bd. II, a.a.O., Seite 468
2) Walter, Friedrich, Bd. II, a.a.O., Seite 470
3) General-Landes-Archiv, Akte: 237/9 045

gewünscht wurde, erlaubt werden. Damals wurde am 8. Juni 1728 auch eine Handelsinnung gegründet, zu der der Beitritt auf freiwilliger Basis erfolgte. In diese Handelsinnung traten neben den Schiffern auch Fabrikanten ein. Letzterer Vorgang war durch die Tatsache veranlaßt, daß schon zur Zeit der Entstehung der Industrie diese fast nur für den Handel arbeitete. Die Handlungsinnung konnte sich auch behaupten und hat bis zu ihrer Auflösung am 14. Oktober 1862 viel zur Aufwärtsentwicklung von Handel und Industrie beigetragen.

Bereits am 14. Dezember 1862, also zwei Monate nach Inkrafttreten des neuen Gewerbegesetzes, wurde aber auf einer Versammlung des Mannheimer Handelsstandes die Gründung einer mit dem neuen Gesetz zu vereinbarenden "Handelsgenossenschaft" beschlossen. Der Vorstand der früheren Handlungsinnung wurde mit dem Statutenentwurf betraut, der mit geringfügigen Änderungen am 17. April 1863 von der Generalversammlung genehmigt wurde [1]. Der Vorstand der neuen Handelsgenossenschaft behielt in Anlehnung an die frühere Handlungsinnung den Namen "Handelskammer" bei. Diese übernahm in Mannheim die Vertretung der Interessen des Handels, der Industrie und des Gewerbes. Die Handelskammer veröffentlichte vom Jahre 1864 an Jahresberichte, in denen versucht wurde, ein Bild über die Entwicklung der gesamten Mannheimer Wirtschaftsverhältnisse zu geben. Diese Berichte waren anfänglich sehr allgemein gehalten, erfuhren aber im Laufe der Jahre wesentliche Verbesserungen, die ihren Wert noch erhöhten. Ihre Statistiken sind das authentischste Zeugnis über den Stand der Mannheimer Wirtschaft in der von ihnen erfaßten Zeit.

Das zu Anfang des Kapitels bereits angedeutete überraschend starke Anwachsen der Zahl der Fabrikbetriebe und damit die Verstärkung des industriellen Lebens der Stadt spiegelt sich in einem Abschnitt des ersten Jahresberichtes der Mannheimer Handelskammer vom Jahre 1864 wider. Es heißt dort: "In drei Jahren erhielten wir eine Zunahme von mehr als 3000 Seelen. Diese starke Zunahme der Bevölkerung steht mit der aus der freieren Bewegung im Geschäftsbetrieb hervorgerufenen Gründung großer industrieller Etablissements und einer Reihe kleinerer Gewerbseinrichtungen im Zusammenhange."

---

1) General-Landes-Archiv, Akte: 237/9 045

Es ist also verständlich, daß bei einer Gegenüberstellung der industriellen Verhältnisse Mannheims vom Jahre 1864 und der vom Jahre 1854 sich dem Betrachter ein völlig verändertes Bild bietet (siehe Statistik Seite 87). Im Jahre 1864 hatte sich nicht nur die Gesamtzahl der Fabriken (86 Betriebe) gegenüber dem Jahre 1854 (31 Betriebe)fast verdreifacht, sondern es gab auch im Jahre 1864 viele Industriezweige, die im Jahre 1854 noch nicht oder nur in geringem Umfange vertreten waren.

Unterzieht man die statistischen Angaben des Jahres 1864 hinsichtlich der Anzahl der Fabriken in den einzelnen Industriezweigen einer näheren Betrachtung, so erkennt man, daß gegenüber den Verhältnissen im Jahre 1854 in der Zusammensetzung der Gesamtindustrie eine Schwerpunktsverlagerung stattgefunden hat. Die chemische Industrie steht jetzt mit 20 Betrieben an der Spitze. Ihr folgen die Tabak- und Zigarrenindustrie mit 14, die Holzbearbeitungsindustrie mit 13, die Metallindustrie mit 11 und die Leder- und Gummiindustrie mit 8 Betrieben. Die restlichen 20 Betriebe, die der Nahrungs- und Genußmittelindustrie, der Textil- und Bekleidungsindustrie und verschiedenen anderen Branchen angehören, zeigen gegenüber dem Jahre 1854 zahlenmäßig nur geringfügige Veränderungen.

Demgemäß war also in Bezug auf die Anzahl der Betriebe die bisher führende Tabak- und Zigarrenindustrie von der chemischen Industrie überflügelt worden, wenn auch die letztere ihre Spitzenstellung nur für kurze Zeit halten konnte und die Tabak- und Zigarrenindustrie bald wieder die Führung übernahm. Größeren Umfang hatte auch die Holzindustrie angenommen, was mit dem damaligen Aufschwung des Mannheimer Holzhandels zusammenhing. Das Anwachsen der metallverarbeitenden Industrie war zum Teil eine Folgeerscheinung des Anwachsens der übrigen Industrie, die von ihr mit Apparaten und Maschinen beliefert wurde. Die Leder- und Gummiindustrie, die Mannheim wegen seiner verkehrsgünstigen Lage zu ihrem Standort gemacht hatte, erscheint in diesem Jahre erstmals und zwar gleich mit 8 Betrieben in der Statistik.

## III. Entstehung weiterer Industrieunternehmen in den Gründerjahren und Auswirkungen der sogenannten Gründerkrise (von 1870 bis zu Beginn der neunziger Jahre)

Die für Deutschland siegreiche Beendigung des deutsch-französischen Krieges von 1870/71 brachte für Deutschland nicht nur viele Vorteile innen- und außenpolitischer Natur, sondern befruchtete auch die deutsche Wirtschaft in stärkstem Maße. Ihr wurden zu einem großen Teil die Kapitalien zur Verfügung gestellt, die in Form der Fünfmilliarden-Kriegskostenentschädigung von Frankreich nach Deutschland kamen. Diese plötzlich in so reichem Maße für ihre Zwecke vorhandenen Mittel regten Handel und Industrie zu umfangreichen Investitionen an. Vor allem benutzte die Metallindustrie den flüssigen Geldmarkt für zahlreiche Neugründungen. Aber auch in anderen Industriezweigen entstanden so viele neue Firmen, daß die dem deutsch-französischen Kriege unmittelbar folgenden Jahre unter der Bezeichnung "Gründerjahre" in die deutsche Wirtschaftsgeschichte eingegangen sind.

Auch die Industrie Mannheims erfuhr in dieser Zeit eine beachtliche Erweiterung. Nach der bereits mehrmals von mir herangezogenen Statistik der Mannheimer Handelskammer (siehe Seite 87) erhöhte sich die Gesamtzahl der Fabriken zwischen den Jahren 1864 und 1875 von 86 auf 140, was gleichbedeutend mit einer Zunahme von mehr als 50 % ist. Nach mündlicher Überlieferung ist dieser große Zuwachs in den Jahren von 1871 bis 1873 erfolgt.

Aus einem Vergleich der statistischen Angaben der Handelskammer über die Jahre 1864 und 1875 (siehe Statistik Seite 87) ergibt sich, daß die Betriebe der Tabak- und Zigarrenindustrie ihrer Anzahl nach die stärkste Zunahme zu verzeichnen haben, da sie sich in diesem Zeitraum mehr als verdoppelten (1875 37 Fabriken gegenüber 14 im Jahre 1864). Die Tabak- und Zigarrenindustrie war so die stärkste Gewerbegruppe Mannheims geworden und trat damit an die Stelle der im Jahre 1864 führenden chemischen Industrie. Letztere konnte nämlich in den Jahren seit 1864 nur eine einzige Neugründung aufweisen (Gesamtzahl 1875 21 Betriebe gegenüber 20 im Jahre 1864). Die chemische Industrie war infolgedessen nicht nur von der Tabak- und Zigarrenindustrie in der Führung abgelöst, sondern auch von der zahlenmäßig stark vermehrten Metallindustrie überflügelt und somit nach der Anzahl der Fabrikbetriebe auf die dritte Stelle

innerhalb der Mannheimer Gewerbegruppen verwiesen. Denn die Metallindustrie, die im Jahre 1875 mit 23 Betrieben in Mannheim vertreten war, hatte die Zahl ihrer Fabriken gegenüber dem Jahre 1864, das 11 Betriebe aufwies, - wie die Zigarrenindustrie - mehr als verdoppeln können. Weiterhin stark vermehrt zeigen sich auch die Gewerbegruppen Nahrungs- und Genußmittel sowie Textil- und Bekleidungsindustrie mit je 11 Betrieben, die somit gemeinsam den vierten Platz innerhalb der Mannheimer Gewerbegruppen belegen. Ihre Zunahme um 6 bezw. 5 Betriebe entsprach ebenfalls einer ungefähren Verdoppelung. Die restlichen 27 Fabrikbetriebe Mannheims, die den Gewerbegruppen Holzveredelung, Papierherstellung, Leder- und Gummiindustrie u.a. Branchen angehörten, zeigen zahlenmäßig nur geringfügige Veränderungen.

Die Entwicklung der Mannheimer Industrie verlief also, im ganzen gesehen, entsprechend der gesamtdeutschen Entwicklung, was sich besonders in der starken Zunahme der Metallindustrie zeigte.

Durch die zahlreichen Neugründungen von Fabriken wurde im Deutschen Reich das Warenangebot aber immer größer. Da die Nachfrage mit dem steigenden Angebot nicht Schritt halten konnte, kam es zu einer Überproduktion, die die Ursache von der im Jahre 1873 ausgebrochenen "Gründerkrise" war. Ihren Anfang nahm diese jäh einsetzende Krise im Mai 1873 mit dem "Wiener Krach", dessen Auswirkungen sich auch sofort in Deutschland bemerkbar machten und eine langjährige Depression auslösten.

Auch Mannheims Industrie blieb von dieser allgemeinen Entwicklung nicht verschont. Nach Friedrich Walter [1] erlebte die Mannheimer Wirtschaft mit dem Zusammenbruch zahlreicher Firmen am 9. Mai 1873 ihren "Schwarzen Freitag". Doch war wohl dieses wirtschaftliche Unglück zu dem genannten Zeitpunkt nicht so groß, wie es die Ausdrucksweise von Friedrich Walter vermuten läßt; denn der Mannheimer Handelskammerbericht für die Jahre 1873/74 stellte folgendes fest: "Trotz der finanziellen Krise in Wien und Berlin, in Amerika und anderen Ländern gingen die hiesigen Geschäfte im allgemeinen nicht schlecht, der Getreidehandel blühte sogar wie nie zuvor. Erst gegen Ende des Jahres (1873) traten Erscheinungen zu Tage, die auf einen Rückgang des Handels und der Industrie hinwiesen, die meisten Bestellungen in den Fabriken waren effektuiert, neue liefen spärlich

---

1) Walter, Friedrich, Bd. II, a.a.O., Zeittafel

ein, und der Arbeiterstand mußte reduziert werden." Von dieser Absatzkrise wurde die Metallindustrie am härtesten betroffen, doch wurde sie von ihr verhältnismäßig leicht überwunden. Der Grund hierfür ist darin zu sehen, daß die Produktionskapazität der Mannheimer Metallindustrie relativ klein und damit ihre Verflechtung mit der Weltwirtschaft noch gering war. Sie erlitt deshalb keine so erheblichen Absatzminderungen wie das andererorts, z.B. im Ruhrgebiet der Fall war [1].

Eine Vergrößerung der Mannheimer Industrie durch Neugründungen fand in den der Krise folgenden Depressionsjahren (etwa bis zum Jahre 1879) wie aus den Handelskammerberichten ersichtlich ist, natürlich nicht statt. Von dem allgemein schleppenden Geschäftsgang dieser Jahre wurden nur einzelne Industrieunternehmen nicht betroffen. Zu diesen gehörten in erster Linie die chemischen Fabriken, die den Handelskammerberichten zufolge ihr Absatzfeld nicht nur behaupten, sondern darüber hinaus sogar noch erweitern konnten, ferner einzelne Firmen der Metallindustrie, die durch technische Verbesserungen ihrer Produktionsanlagen die Fabrikation so verbilligen konnten, daß der Absatz ihrer Erzeugnisse sichergestellt war. Es handelte sich hierbei vor allem um die Firmen HEINRICH LANZ und MOHR & FEDERHAFF:

Wenn auch die Bedeutung der Industrie zu dieser Zeit die des Handels noch nicht überwog, so beeinflußte sie doch entscheidend die Bevölkerungsstruktur der Stadt. Denn nach der Gewerbezählung des Jahres 1875 waren von den 15 368 gewerbetätigen Personen der 46 457 Einwohner zählenden Stadt bereits 10 366 = 67,45 % in der Industrie beschäftigt, während die im Handel tätigen Personen nur 4 894 = 31,85 % betrugen. Danach bildete schon zu diesem Zeitpunkt nicht mehr der Kaufmann mit seinen Angestellten, sondern die Industrie mit ihren Arbeitermassen den Hauptteil der Bevölkerung. Neben den Berufs- und Gewerbezählungen, die in dieser Zeit noch selten und nur in großen Zeitabständen vorgenommen wurden, kann auch die Bevölkerungsstatistik als Gradmesser für die Industrialisierung der Stadt herangezogen werden. In ihr kommt die Ausdehnung der Industrie und ihr steigender Bedarf an Arbeitskräften sehr deutlich zum Ausdruck. Die auf der folgenden Seite wiedergegebene Bevölkerungsstatistik zeigt erstmalig eine starke Zunahme der Einwohnerzahl der

---

1) Osswald, Joseph "Mannheims Umschlagverkehr von 1879-1908", S.LII, Singhof, Gottfried "Der Mannheimer Kohlengroßhandel", Seite 14

Stadt zu Beginn der sechziger Jahre. Diese Zunahme betrug in dem Dezennium von 1860 bis 1870 mehr als 12 000 Menschen und in den nachfolgenden zehn Jahren von 1870 bis 1880 sogar 14 000 Menschen. Wenn ein Teil dieser Zunahme auch im Zusammenhang mit der erweiterten Handelstätigkeit stand, so muß doch der weitaus größere Teil auf die Ausdehnung der Industrie zurückgeführt werden, was durch die oben angeführten Ergebnisse der Berufs- und Gewerbezählung des Jahres 1875 (vergleiche Seite 96) bestätigt wird.

Einwohnerzahlen der Stadt Mannheim x)

| Jahr | Personen |
|---|---|
| 1802 | 18 818 |
| 1830 | 20 125 |
| 1833 | 20 657 |
| 1836 | 21 658 |
| 1840 | 22 838 |
| 1843 | 23 488 |
| 1846 | 23 784 |
| 1849 | 22 057 |
| 1852 | 24 316 |
| 1855 | 25 688 |
| 1858 | 26 915 |
| 1861 | 27 160 |
| 1864 | 30 639 |
| 1867 | 35 138 |
| 1871 | 39 620 |
| 1875 | 46 457 |
| 1880 | 53 466 |
| 1885 | 61 273 |
| 1890 | 79 044 |
| 1895 | 91 119 |
| 1900 | 141 147 |
| 1905 | 163 693 |
| 1910 | 193 902 |
| 1914 | 226 700 |

x) Zusammengestellt auf Grund der Angaben von Friedrich Walter in "Mannheim in Vergangenheit und Gegenwart" und von Karl Hook in "Mannheim in Wort, Zahl und Bild seit 1900".

## IV. Übergang von der Handels- zur Industriestadt

Die seit den sechziger Jahren rasch an Bedeutung und Umfang gewinnende Mannheimer Industrie erlebte während der beiden letzten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts einen so gewaltigen Aufschwung, daß sie den Handel leistungsmäßig überflügeln und bald weit hinter sich lassen konnte. In diesem Abschnitt sollen der ungefähre Zeitraum, in dem sich diese Strukturwandlung vollzog, ermittelt und die Voraussetzungen für diese Erscheinung untersucht und dargestellt werden.

Die der Gründerkrise des Jahres 1873 folgende wirtschaftliche Depression hielt in Deutschland etwa bis gegen Ende des Jahres 1879 an. In den letzten Monaten dieses Jahres erfuhr die gesamte deutsche und dem Bericht der Mannheimer Handelskammer zufolge auch die Mannheimer Industrie erstmals wieder eine starke Belebung, die durch Großaufträge von amerikanischer Seite hervorgerufen wurde. Somit war nach vielen Jahren zum ersten Male wieder eine zufriedenstellende Beschäftigung der kapazitätsmäßig überdimensionierten Industrie, vor allem der Eisenindustrie, gegeben.

Dieser konjunkturelle Aufschwung war jedoch nur von kurzer Dauer; denn er wurde den Berichten der Handelskammer zufolge bereits im Jahre 1882 erneut durch einen schleppenden Geschäftsgang abgelöst, der wiederum mehrere Jahre anhielt. Erst gegen Ende der achtziger Jahre wurde die Überproduktion im gesamten Deutschen Reich durch zunehmende Auslandsaufträge und eine gestiegene Nachfrage auf dem Inlandsmarkt endgültig überwunden, ja, die Produktion konnte teilweise noch gesteigert werden. Schon nach dem Jahre 1885 erlebte auch die Mannheimer Industrie abermals einen gewaltigen Aufschwung, der seinen ersten Höhepunkt etwa im Jahre 1889 erreichte. Am stärksten an diesem Aufschwung war die Metallindustrie beteiligt, was in der gewaltigen Zunahme der Beschäftigtenzahl dieses Industriezweiges zum Ausdruck kommt (siehe die diesbezüglichen Angaben bei den Firmen HEINRICH LANZ und BOPP & REUTHER auf den Seiten 63 und 80, wonach in beiden Firmen die Zahl der Beschäftigten im Jahre 1890 etwa doppelt so groß war wie im Jahr 1885). Die starke Ausdehnung der Mannheimer Industrie während dieser Zeit wird auch durch die von Bernhard Weber in seiner Dissertation über "Die wirtschaftliche Entwicklung Mannheims von 1870 bis 1900" angeführte Bautätigkeitsstatistik verdeutlicht. Danach wurden Magazine und Fabriken

gebaut [1]:

| | | |
|---|---|---|
| in den Jahren | 1880 - 86 | 30 (durchschnittlich pro Jahr) |
| im Jahre | 1887 | 32 |
| " " | 1888 | 74 |
| " " | 1889 | 78 |
| " " | 1890 | 27 |

In dieser Zeit der industriellen Expansion, genauer gesagt in den Jahren 1888/89, erfolgte nach Bernhard Weber auch der Übergang Mannheims von der überwiegenden Handels- zur überwiegenden Industriestadt. Diesen Beweis versuchte B. Weber folgendermaßen zu führen: Aus den Ergebnissen der Berufs- und Gewerbezählungen der Jahre 1882 und 1895, nach denen der von der Industrie abhängige Teil der Bevölkerung Mannheims 46,72 % bezw. 50,30 % betrug, folgerte er, daß innerhalb dieses Zeitraumes die genannte Strukturwandlung stattgefunden haben müßte. Mit Hilfe der bereits zitierten Zahlen aus der Bautätigkeitsstatistik und mit Zahlen aus anderen Statistiken über Feuerungsanlagen, Dampfkesselheizflächen usw. legte er den genauen Zeitpunkt des Überganges in die Jahre 1888 und 1889.

Dieser Beweisführung möchte ich mich aus folgenden Gründen nicht anschließen. Nach Weber müßte der Übergang dann als vollzogen betrachtet werden, wenn mehr als 50 % der gesamten Bevölkerung von der Industrie abhängig sind, oder mit anderen Worten, wenn mehr als die Hälfte der Bevölkerung ihren Lebensunterhalt in der Industrie verdient. Es ist aber nicht einzusehen, weshalb der von der Industrie lebende Teil der Bevölkerung die absolute Mehrheit der Gesamtbevölkerung ausmachen muß. Wenn schon die Zahlen der Beschäftigten zuzüglich ihrer Angehörigen zum Beweis der Überlegenheit der einen Wirtschaftsgruppe über die andere herangezogen werden sollen, wäre eigentlich der Zeitpunkt des Überganges dort anzusetzen, wo die Zahl der in der Industrie Beschäftigten zuzüglich ihrer Angehörigen die Zahl der im Handel Tätigen und ihrer Angehörigen überwiegt. Dies wäre jedoch schon lange vor dem von B. Weber angegebenen Zeitpunkt der Fall gewesen. Denn nach den ebenfalls von ihm zitierten

---

1) Weber, Bernhard "Die wirtschaftliche Entwicklung Mannheims von 1870 - 1900", Seite 60

Ergebnissen der Berufs- und Gewerbezählung des Jahres 1882 betrug der damals von der Industrie [x] lebende Teil der Mannheimer Einwohnerschaft 46,72 %, während der auf Handel und Verkehr einschließlich Versicherung, Beherbergung und Erquickung angewiesene Teil nur 31,59 % betrug. Auch den mit Hilfe von Statistiken über Bautätigkeit, Feuerungsanlagen usw. geführten Beweis kann ich nicht stichhaltig nennen, da solche Statistiken in erster Linie die stärkere Mechanisierung des Produktionsprozesses zum Ausdruck bringen, aber keinen unbedingt schlüssigen Beweis für das leistungsmäßige Überwiegen der Industrie liefern.

Aufs Jahr genau einen Zeitpunkt für diese bedeutungsvollste Strukturwandlung Mannheims anzugeben, dürfte überhaupt nicht möglich sein, da die Umsatzzahlen der beiden in Frage kommenden Wirtschaftsgruppen nicht zur Verfügung stehen, diese aber allein als objektiver Maßstab zu betrachten sind. Will man aber trotzdem nicht völlig auf eine ungefähre Zeitangabe für diese Transformation verzichten, so muß man Vergleichszahlen heranziehen, die den Umsatzzahlen ähnlich und möglichst gleichwertig sind, wie z.B. Zahlen über die kapitalmäßige Ausstattung von Handel und Industrie. Diese Zahlen scheinen mir für die Beurteilung der leistungsmäßigen Größe der betreffenden Wirtschaftsgruppe vielsagender zu sein als die Ergebnisse der Gewerbe- und Berufsstatistik. Nach den im Handelskammerbericht des Jahres 1910 wiedergegebenen Zahlen betrugen die Gewerbesteuerkapitalien im Warenhandel und in der Industrie bei Betrieben mit über 40 000 Mark Gewerbekapital:

| in den Jahren | im Warenhandel | in der Industrie |
|---|---|---|
| 1891 | 40,7 Mill. Mark | 28,4 Mill. Mark |
| 1905 | 56,5 " | 90,7 " |

---

x) B. Weber unterläßt es in seiner Beweisführung, die Begriffe "Industrie" und "Handel" zu definieren. Von mir angestellte Nachforschungen ergaben, daß B. Weber seine Ergebnisse der "Statistik des Deutschen Reichs, Neue Folge, Bd. 2" entnommen haben muß, denn die dort ausgewiesenen Zahlen führten zu den gleichen Ergebnissen. Die genannte Statistik erfaßt alle Berufstätigen und ordnet sie letztlich unter die Überbegriffe "Industrie", "Handel" u.a. ein, ohne dabei eine Aussage über die Betriebsgröße, in denen diese Personen beschäftigt waren, zu machen. Danach fallen in der Beweisführung B. Webers unter den Begriff, "der von der Industrie lebende Teil der Mannheimer Bevölkerung" sowohl die im Handwerk als auch die in Fabrikbetrieben Tätigen zuzüglich ihrer Angehörigen. Entsprechendes gilt für den Handel (Einmannbetrieb - Großbetrieb).

In einer Jubiläumsschrift der Handelskammer aus dem Jahre 1911 wird das gesamte Gewerbesteuerkapital aufgeteilt in das Steuerkapital des Warenhandels und das der Industrie. Beide Steuerteile sind einander in Verhältniszahlen gegenübergestellt [1]. Danach war das Verhältnis vom Warenhandel zur Industrie:

| im Jahre | Warenhandel : Industrie |
|---|---|
| 1891 | 5,9 : 4,1 |
| 1905 | 3,8 : 6,2 |

Der Vergleich beider zeigt deutlich, daß zu Beginn des letzten Jahrzehnts des 19. Jahrhunderts noch der Handel die Industrie kapitalmäßig überwog, während kurz nach der Jahrhundertwende bereits die Industrie über den Handel dominierte, und zwar stärker als der Handel im Jahre 1891 über die Industrie. Die entsprechenden Zahlen für die dazwischenliegenden Jahre waren leider nicht mehr zu beschaffen. Mit ihrer Hilfe wäre eine relativ genaue Zeitpunktbestimmung des Übergangs Mannheims von der überwiegenden Handels- zur überwiegenden Industriestadt möglich gewesen. Es dürfte aber nach den für die Jahre 1891 und 1905 bekannten Zahlen feststehen, daß sich die große Strukturwandlung innerhalb dieses Zeitraumes vollzog.

Will man jedoch trotz aller Schwierigkeiten den Zeitpunkt des Überganges noch genauer festlegen, so würde ich ohne Bedenken die Einwohnerstatistik als Gradmesser der Industrialisierung heranziehen (siehe Seite 97), derzufolge die Einwohnerzahl ihre größte Zunahme mit rund 50 000 Menschen zwischen den Jahren 1895 und 1900 erfuhr. Zieht man von dieser Zahl die rund 15 000 durch Eingemeindungen hinzugekommenen Einwohner ab (Eingemeindung von Käfertal im Jahre 1897 - Bevölkerungszahl i.J. 1890 = 3 037, i.J. 1900 = 4 010; Eingemeindung von Neckarau im Jahre 1899 - Bevölkerungszahl i.J. 1890 = 6 209, i.J. 1900 = 11 209) [2], so bleibt immer noch eine Zunahme von 35 000 Einwohner in der Zeit von 1895 bis 1900. Eine solche Zunahme war weder vor noch nach dem genannten Jahrfünft jemals zu verzeichnen, wenn man die Bevölkerungszunahme, die auf Grund von Eingemeindungen erfolgte, eliminiert (Eingemeindung von Feudenheim im Jahre 1910 mit rund 7 000 Einwohnern; Eingemeindung von Sandhofen und Rheinau im Jahre 1913 mit zusammen rund 12 000 Einwohnern)[2].

---

1) Veröffentlichung der Handelskammer "Zahlenbelege zur wirtschaftlichen Entwicklung und Bedeutung Mannheims", Manrheim 1911, S.24
2) Auskunft des Statistischen Amtes der Stadt Mannheim

Diese starke Einwohnerzunahme läßt sich einzig und allein aus der starken Nachfrage der Industrie nach Arbeitskräften und dem Zugang der gefragten Personen nach Mannheim erklären und erhärtet die Annahme, daß sich in dem Jahrfünft von 1895 bis 1900 der Übergang Mannheims von der überwiegenden Handels- zur überwiegenden Industriestadt vollzogen hat.

Die Berechtigung meiner These mag noch durch die damalige Zusammensetzung der Handelskammer unterstrichen werden, die, nachdem ihre Existenz im Jahre 1878 eine gesetzliche Grundlage erhalten hatte, die Interessen sämtlicher im Handelsregister eingetragenen Firmen zu vertreten hatte. Die Handelskammer bestand aus:

| im Jahre | Spediteuren | Warengroßhändlern | Industriellen | Bankiers | Detailhändlern |
|---|---|---|---|---|---|
| 1892 | 3 | 11 | 8 | 2 | 1 |
| 1906 | 2 | 6 | 13 | 3 | 1 |

Aus diesen Zahlen ersieht man deutlich die Verlagerung des Schwergewichts vom Speditionsgewerbe und Großhandel auf die Industrie.

Die Voraussetzungen für die starke Ausweitung der Mannheimer Industrie im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts und in den der Jahrhundertwende folgenden Jahren waren neben der etwa um die Mitte der neunziger Jahre einsetzenden allgemeinen wirtschaftlichen Hochkonjunktur:

1) Die Förderung der Industrie durch die Großbanken, die sich seit Beginn der siebziger Jahre in Mannheim niedergelassen hatten und ihr die benötigten Geldmittel zur Verfügung stellten.

2) Die einsichtsvolle Wirtschaftspolitik der Mannheimer Stadtverwaltung, die besonders in der Aera des seit dem Jahre 1891 amtierenden Oberbürgermeisters Otto Beck zutage trat.

Zu 1) Die Mannheimer Großbanken und ihre Beziehungen zur Industrie

Das Aufkommen und Anwachsen der Industrie stellte in den sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts an das Bank- und Kreditwesen neue, hohe Anforderungen, denen die damals bestehenden Mannheimer Bankinstitute nicht mehr nachkommen konnten. Es waren dies neben einigen

kleineren Privatbanken die beiden großen Bankhäuser W.H.Ladenburg und H.L.Hohenemser. Das im Jahre 1785 gegründete Bankhaus W.H. Ladenburg hatte sich von jeher schon durch großzügige Kreditgewährungen ausgezeichnet und war anfangs der sechziger Jahre an der Gründung der BADISCHEN ANILIN- & SODAFABRIK maßgeblich beteiligt. Auch das im Jahre 1792 gegründete Bankhaus H.L. Hohenemser war von Anfang an in verdienstvollster Weise an der wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt Mannheim beteiligt. Die beiden letztgenannten Bankhäuser waren zugleich die ältesten im Lande Baden. Diese Privatbanken in ihrer Gesamtheit konnten aber, wie bereits gesagt, den zu Anfang der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts auftretenden Mannheimer Kreditbedarf nicht mehr befriedigen. Durch diese Unzulänglichkeit der Mannheimer Kreditinstitute gerieten die Industrie und der Handel Mannheims in Geldgeschäften immer mehr in die Abhängigkeit von Frankfurter und Basler Bankhäusern. Dieser Zustand endete erst, als im Jahre 1870 die BADISCHE BANK mit dem Sitz in Mannheim gegründet wurde.

a) Die BADISCHE BANK

1) Gescheiterte Gründungsversuche

Die Vorgeschichte der Gründung einer umfassenden und leistungsfähigen Geld- und Kreditorganisation geht im Großherzogtum Baden bis zum Jahre 1819 zurück. Ein besonderes Interesse an der Gründung hatten die Industrie- und Handelskreise. Wiederholt wurden deshalb von privater und öffentlicher Seite Anläufe zur Errichtung einer Großbank genommen, aber sie waren bis zur Gründung der BADISCHEN BANK alle zum Scheitern verurteilt. Aus historischen Gründen sollen diese gescheiterten Versuche kurz aufgezählt werden.

Im Jahre 1819 stellte der Abgeordnete Gottlieb Fecht zum ersten Mal im badischen Landtag einen Antrag, durch den die Regierung gebeten wurde, in der Frage der Errichtung von leistungsfähigen Leih- und Kreditanstalten die Initiative zu ergreifen. Der Antrag blieb in der Diskussion stecken [1].

Im Jahre 1845 nahm der Frankfurter Hofrat Forsboom-Brentano mit der Mannheimer Handelskammer und dem Bankhaus W.H. Ladenburg zwecks

---

1) Mayr, Eustach "Die Mannheimer Banken mit vorwiegender Berücksichtigung der Zeit seit 1900", Seite 5

Errichtung einer privaten Aktienbank Verbindung auf [1]. Gleichzeitig trat der Badische Industrieverein an sein Land zwecks Gründung einer Großbank heran. Der Landtag, der über das Vorhaben des Frankfurter Hofrats Forsboom-Brentano unterrichtet war, gab diesem Vorhaben gegenüber dem vom Badischen Industrieverein angeregten Projekt den Vorzug und forderte die Regierung auf, gegebenenfalls dem Hofrat Forsboom-Brentano die Konzession für die geplante private Aktienbank zu erteilen. Eine infolgedessen von der Regierung zur Prüfung dieser Angelegenheit berufene Kommission bejahte mit 13 : 2 Stimmen einerseits die Nützlichkeit der Sache, verneinte aber andererseits mit demselben Stimmenverhältnis ihre Notwendigkeit. So wurden die beiden Anträge in einem Grabe beerdigt [1].

Der allgemeine Kapitalmangel, der nach dem Jahre 1848/49 eintrat, und die inzwischen eingetretene Ausweitung des Mannheimer Handels ließen die Frage nach der Gründung einer Großbank wieder akut werden. Wieder beschäftigte sich der Landtag(1851/52)mit dieser im öffentlichen Interesse liegenden Angelegenheit; aber man konnte schon über die Frage, ob die zur Debatte stehende Großbank in Form einer Hypothekenbank oder in Form einer auf anderer Grundlage beruhenden Kreditanstalt errichtet werden sollte, zu keiner Einigung gelangen. Überdies kam es infolge der Rivalität von Mannheim und Karlsruhe zwischen den Landtagsabgeordneten dieser Städte zu Streitigkeiten über den Sitz der geplanten Großbank [2]. So scheiterte auch dieser Anlauf an Sonderinteressen.

Einen anderen Versuch, in Baden, und zwar in Mannheim, eine Großbank einzurichten, machte im Jahre 1856 die Darmstädter Notenbank Sie wollte in Mannheim eine Filiale errichten, Ihr Gesuch um Genehmigung wurde aber auf Grund eines abfälligen Gutachtens der Mannheimer Handelskammer abgelehnt [3].

Auch im gleichen Jahre noch aufgenommene Verhandlungen zwischen Mannheimer und Karlsruher Bankhäusern über die Gründung einer "Badischen Kredit- und Hypothekenbank" führten zu keinem Ziele, weil auch hier die Meinungsverschiedenheiten bezüglich des Sitzes dieser Bank (in Karlsruhe oder Mannheim) nicht zu überbrücken waren [3]

---

1) Walter, Friedrich, Bd. II; a.a.O., Seite 444
2) Kistler, Franz "Die wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse in Baden von 1849-1870, Seite 160
3) Walter, Friedrich, Bd. II. a.a.O., Seite 509 ff

2) Die eigentliche Gründung

Ein neuer Versuch im Jahre 1863, der von einer Anzahl Mannheimer Firmen ausging, die eine Großbank auf Aktiengrundlage errichten wollten, scheiterte zunächst an den Vorrechten, die sich die Gründerfirmen für die zweite Aktienemmission vorbehalten wollten. Gegen diese Vorrechte erhob die Mannheimer Handelskammer im Namen von etwa hundert Mannheimer Firmen Einwendungen. Karl Mathy, der Präsident des badischen Handelsministerium und zugleich der Hauptvertreter der Idee einer badischen Großbank, bezeichnete bei den Debatten im Landtag diese Einwendungen als sehr kurzsichtig.[1] Nachdem sich die Gründer auf dem IV. Badischen Handelstag bereit erklärt hatten, auf die geforderten Vorrechte weitgehend zu verzichten, legte der Präsident der Mannheimer Handelskammer und gleichzeitige Landtagsabgeordnete Eduard Moll im Jahre 1866 dem Landtag eine ausführlich begründete Motion über die besagte Bankfrage vor. Wegen der Kriegsereignisse blieb jedoch diese Eingabe unerledigt. Als am 8. Februar 1869 die Mannheimer Handelskammer an das badische Handelsministerium die Anfrage richtete "ob die Bankfrage zu einem gewissen Plan gereift und demnach der Zeitpunkt schon gekommen sein dürfte, seitens des Handelsstandes eine tätige Mitwirkung zu gestatten", riet das Handelsministerium dazu, eine Verständigung unter den bei dem früheren Konzessionsgesuch Beteiligten herbeizuführen und ein neues Gesuch einzureichen. Bei den Verhandlungen zwischen der Mannheimer und Karlsruher Handelskammer einigte man sich für den Fall der Konstituierung darauf, den Sitz der Großbank, die den Namen BADISCHE BANK erhalten sollte, nach Mannheim und eine Niederlassung derselben nach Karlsruhe zu legen. Damit waren die Hindernisse, die der geplanten Großbank im Wege standen, weggeräumt. Der Statutenentwurf wurde vom badischen Landtag am 27. Januar 1870 genehmigt. Am 9. Mai 1870 fand im Rathaussaal zu Mannheim die konstituierende Generalversammlung statt. Am 1. August nahm die BADISCHE BANK ihre Tätigkeit auf. Sie befaßte sich mit der Notenausgabe und betrieb vorwiegend Diskont- und Lombardgeschäfte, die ihr, von wenigen Jahren abgesehen, 80 - 90 % ihres Bruttogewinnes einbrachten. Neben der ebenfalls im Jahre 1870 in Karlsruhe errichteten Filiale wurde nur noch eine Agentur in Freiburg (im Jahre 1874) eröffnet.

---

1) Walter, Friedrich, a.a.O., Bd. II, Seite 509 ff

Die Entwicklung der BADISCHEN BANK gestaltete sich außerordentlich wechselvoll. Das bei der Gründung der Bank auf 18 Millionen Mark festgesetzte Kapital wurde Ende des Jahres 1871 voll einbezahlt. Es mußte jedoch bereits im Jahre 1876 auf die Hälfte (9 Mill.Mark) reduziert werden, da nach der Gründung der Reichsbank mit ihren zahlreichen, über das ganze Deutsche Reich verteilten Haupt- und Nebenstellen nur noch für einen Teil des Kapitals eine nutzbringende Verwendung gefunden werden konnte. Im Konkurrenzkampf mit der die gleichen Geschäftszweige pflegenden Reichsbank (Diskont- und Lombardgeschäft) war die BADISCHE BANK naturgemäß von vornherein unterlegen, weil sie sich mit nur zwei Niederlassungen mit der weitverzweigten Organisation der Reichsbank nicht messen konnte. Außerdem wurde die BADISCHE BANK in ihrer Diskontpolitik durch die am 1. Januar 1900 in Kraft getretene Reichsbankgesetznovelle weitgehend eingeengt, da durch diese angeordnet wurde, daß der Diskontsatz der Privatnotenbanken dem Reichsbankdiskontsatz entsprechen mußte, sobald dieser über 4 % lag.

Eine starke Umsatzsteigerung erfuhr die BADISCHE BANK in den Jahren 1900/01 durch ein verstärktes Angebot von Wechseln, vornehmlich von seiten der Industrie; wobei die Kreditfunktion des Wechsels gegenüber der Zahlungsfunktion stark in den Vordergrund trat. Auf diesem Wege der Kredithergabe stellte die BADISCHE BANK beispielsweise im Jahre 1900 der Industrie, und zwar vorwiegend Mannheimer Industriekreisen, ca. 8 Millionen Mark zur Verfügung. Trotz dieser starken Ausweitung des Kredits erlitt die Bank in diesen Krisenjahren keine nennenswerten Verluste und konnte bereits vom Jahre 1903 ab wieder eine steigende Dividende ausschütten, was als ein Zeichen gesunder Geschäftspolitik angesehen werden kann.

So lag denn der größte Verdienst der BADISCHEN BANK bis zum Ausbruch des ersten Weltkrieges darin, daß sie durch großzügige Kreditgewährung die Mannheimer Wirtschaft und besonders die Mannheimer Industrie während der Krisenjahre 1900/01 mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln unterstützte und damit viele Unternehmen vor dem wirtschaftlichen Zusammenbruch bewahrte.

Mit der Errichtung der BADISCHEN BANK im Jahre 1870 wurde der Anfang gemacht zu einer raschen Entfaltung des gesamten Mannheimer Bankwesens, einer Entwicklung, die durch die damalige Umgestaltung Deutschlands zu einem politisch einheitlichen Wirtschaftsgebiet

begünstigt wurde.

Es entstanden in Mannheim außer der BADISCHEN BANK folgende Großbanken [1]:

| | | |
|---|---|---|
| RHEINISCHE KREDITBANK | am | 15. Juni 1870 |
| RHEINISCHE HYPOTHEKENBANK | " | 28. Nov. 1871 |
| DEUTSCHE UNIONBANK | " | 1. Apr. 1873 |
| REICHSBANK-HAUPTSTELLE | " | 1. Jan. 1876 |
| KÖSTERS BANK (ab 1896 OBERRHEINISCHE BANK) | " | 1. Juli 1883 |
| MANNHEIMER VOLKSBANK (ab 1893 MANNHEIMER BANK) | | 1884 |
| SÜDDEUTSCHE BANK | " | 1. Okt. 1896 |
| SÜDDEUTSCHE DISKONTOGESELLSCHAFT (aus dem Privatbankhaus W.H.Ladenburg hervorgegangen) | " | 25. Jan. 1905 |

Demnach entstanden also allein in einem Zeitraum von 1 1/2 Jahren in Mannheim drei Bankinstitute (BADISCHE BANK, RHEINISCHE KREDITBANK, RHEINISCHE HYPOTHEKENBANK), die als Notenbank, Bank für Personalkredit und Bank für Bodenkredit in ihrer Gesamtheit allen Ansprüchen eines umfangreichen Zahlungs- und Kreditverkehrs gerecht werden konnten.

b) Die RHEINISCHE KREDITBANK

Die im Jahre 1870 gegründete RHEINISCHE KREDITBANK widmete sich neben dem Effektenkommissionsgeschäft in erster Linie dem Kontokorrentverkehr; sie befaßte sich jedoch nicht mit der Kommanditierung von Industrieunternehmen.

Die Bank war von Anbeginn ihrer Tätigkeit bestrebt, ihren Einflußbereich durch Errichtung von Filialen auszudehnen. Schon am 1.Juli

---

1) Als Grundlage für die Darstellung der Mannheimer Großbanken (Aktienbanken) haben neben persönlichen Recherchen bei den Nachfolgeinstituten und im Archiv der Stadt Mannheim folgende Werke gedient:

Hecht, Felix "Die Mannheimer Banken von 1870-1900" erschienen in der Reihe "Staats- und sozialwissenschaftliche Forschungen", Bd. XX, Heft 6, Leipzig 1902

Hecht, Felix "Mannheim in Vergangenheit und Gegenwart" Mannheim 1907, Bd. III, Kapitel: "Das Bankwesen"

Mayr, Eustach "Die Mannheimer Banken mit vorwiegender Berücksichtigung der Zeit seit 1900" phil. Diss. Heidelberg 1908

1871 wurde eine solche in Freiburg unter Übernahme des alten Freiburger Bankhauses Sautier eröffnet. Es folgten Filialen in Karlsruhe (1872), Konstanz (1873) und in Heidelberg (1874). In den achtziger und neunziger Jahren wurden weitere Filialen in Saarbrücken, Lahr, Offenburg und Straßburg errichtet, wobei man sich, soweit sich die Gelegenheit dazu bot, an bereits bestehende Bankgeschäfte anzulehnen suchte.

Mit der Errichtung von Filialen war eine Erweiterung der Kapitalbasis notwendig, was bereits im Jahre 1873 in einer Verdoppelung des Anfangskapitals von 6 auf 12 Millionen Mark zum Ausdruck kam. Die Bestrebungen, den Geschäftsumfang zu erweitern, veranlaßte im Jahre 1874 die RHEINISCHE KREDITBANK, den im Jahre 1871 mit dem Sitz in Mannheim gegründeten PFÄLZISCHEN BANKVEREIN, der nicht lebensfähig war, zu übernehmen. Die Ausweitung der Geschäftstätigkeit in den achtziger Jahren machte im Jahre 1889 eine Aufstockung des Kapitals um weitere 3 Millionen Mark auf 15 Millionen Mark notwendig. Bis zur Jahrhundertwende stieg das Kapital, infolge des großen Umfanges, den die Geschäfte annahmen, auf insgesamt 40 Millionen Mark an. Im Jahre 1901 kam es zu der ein Jahr zuvor beschlossenen Fusion mit der MANNHEIMER BANK, letztere blieb zwar nach außen hin als selbständige Bank bestehen, wurde aber im Innenverhältnis wie eine Filiale der RHEINISCHEN KREDITBANK behandelt. Der aus dem Umtausch der Aktien unter 10 %-igem Zuschlag erzielte Agiogewinn kam der RHEINISCHEN KREDITBANK in der Tiefkonjunktur der Jahre 1901 und 1902 sehr gelegen; denn auf diese Weise konnte die Bank auch in den genannten Krisenjahren eine unverminderte Dividende von 6 1/2 % ausschütten.

Zum Zwecke der inneren Stärkung fand im Jahre 1904 unter Mitwirkung der DEUTSCHEN BANK, Berlin, auch eine Fusion mit der OBERRHEINISCHEN BANK statt.

Mit der DEUTSCHEN BANK pflegte die RHEINISCHE KREDITBANK freundschaftliche Beziehungen, seitdem sie im Jahre 1903 gemeinsam in das Konsortium für die Übernahme von Reichsanleihen aufgenommen worden waren. Nach außen trat dieses Freundschaftsverhältnis dadurch in Erscheinung, daß zwei Herren der DEUTSCHEN BANK in den Aufsichtsrat der RHEINISCHEN KREDITBANK und zwei Herren der RHEINISCHEN KREDITBANK in den Verwaltungs- bezw. Aufsichtsrat der DEUTSCHEN BANK gewählt wurden. Im Zusammenhang mit der Fusion der

RHEINISCHEN KREDITBANK mit der OBERRHEINISCHEN BANK übernahmen die RHEINISCHE KREDITBANK und die DEUTSCHE BANK auch für je 2 Mill. Mark Aktien der SÜDDEUTSCHEN BANK in Mannheim. Die Durchführung dieser beiden Transaktionen zwang aber die RHEINISCHE KREDITBANK, ihr Aktienkapital auf 70 Millionen Mark zu erhöhen.

Ein ähnliches Freundschaftsverhältnis wie mit der DEUTSCHEN BANK wurde im Jahre 1905 mit der SCHWEIZERISCHEN KREDITANSTALT in Zürich durch die Wahl eines ihrer Direktionsmitglieder in den Aufsichtsrat der RHEINISCHEN KREDITBANK geschaffen.

Die Anbahnung dieser weitreichenden Geschäftsverbindungen brachte im Verein mit der vergrößerten Kapitalbasis eine wesentliche Ausweitung der Geschäftstätigkeit; so stieg beispielsweise der Gesamtumsatz der Bank von 7,2 Millionen Mark im Jahre 1904 auf 13,0 Millionen Mark im Jahre 1905 an und bestätigte damit in eindrucksvoller Weise die Richtigkeit der eingeschlagenen Expansions- und Verflechtungspolitik der RHEINISCHEN KREDITBANK.

Im Jahre 1909 konnte die RHEINISCHE KREDITBANK ihr Arbeitsgebiet wiederum stark erweitern. Neben der Übernahme eines Privatbankhauses in Pirmasens und der Eröffnung einer weiteren Filiale in Weinheim war die Übernahme des SCHWARZWÄLDER BANKVEREINS von größter Bedeutung, da die RHEINISCHE KREDITBANK hierdurch nun auch auf die Schwarzwälder Uhrenindustrie Einfluß gewann.

Die verschiedenen Transaktionen des Jahres 1909 bedingten eine Vermehrung des Aktienkapitals um weitere 10 Millionen Mark, das sich nun- nach der bereits im Jahre 1906 vorgenommenen Kapitalerhöhung um 5 Millionen Mark - auf insgesamt 85 Millionen Mark belief.

Zu einer letzten großen Erweiterung der Interessen und Machtsphäre der RHEINISCHEN KREDITBANK vor Ausbruch des ersten Weltkrieges kam es im Jahre 1911 durch den Abschluß eines Interessengemeinschaftsvertrages mit der PFÄLZISCHEN BANK, Ludwigshafen, auf die Dauer von 30 Jahren. Die Interessengemeinschaft zwischen der RHEINISCHEN KREDITBANK und der PFÄLZISCHEN BANK, die unter Mitwirkung der DEUTSCHEN BANK, Berlin, zustande kam, ist einer vollkommenen Fusion nicht unähnlich. Für diese Auffassung spricht die fast vollständige Gemeinsamkeit der Erfolgsrechnung; ferner auch die Tatsache, daß, obgleich die PFÄLZISCHE BANK ihre juristische Selbstän-

digkeit behielt, die bisherigen Mitglieder ihrer Zentralleitung durch Verwaltungsmitglieder der RHEINISCHEN KREDITBANK ersetzt wurden.

Zur Durchführung dieser Transaktion mußte die RHEINISCHE KREDITBANK ihr Aktienkapital um weitere 10 Millionen Mark auf 95 Millionen Mark erhöhen.

Noch im selben Jahre bewog die RHEINISCHE KREDITBANK die PFÄLZISCHE BANK, die Aktien der SÜDDEUTSCHEN BANK, Mannheim, im Werte von 10 Millionen Mark zu erwerben, die von diesem Zeitpunkt ab als Filiale der PFÄLZISCHEN BANK weitergeführt wurde.

Ebenfalls im Jahre 1911 gelang es der RHEINISCHEN KREDITBANK durch den Erwerb der Aktienmajorität der alten Mannheimer Schiffahrtsgesellschaften Fendel und Gutjahr, eine Interessengemeinschaft von Schiffahrtsgesellschaften zu gründen, und so die für die Schiffahrt Mannheims notwendige Selbständigkeit zu erhalten.

Für die Bedeutung der RHEINISCHEN KREDITBANK in der Zeit vor dem ersten Weltkrieg spricht nicht nur die Höhe ihres Aktienkapitals und ihrer Umsätze, sondern vor allem auch die Zusammensetzung ihres Kundenkreises, d.h. die branchemäßige Vielfalt der von ihr finanzierten und kontrollierten Unternehmungen. Am Ende des untersuchten Zeitraumes (1914) war die RHEINISCHE KREDITBANK bei 47 Großunternehmen durch je ein Vorstandsmitglied im Vorsitz des Aufsichtsrates vertreten. Darüber hinaus hatte sie bei einigen dieser Unternehmungen Aufsichtsratsstellen inne. Die Gesamtzahl der von ihr innegehabten Aufsichtsratsstellen belief sich auf 88. Aus der Vielzahl der so kontrollierten Firmen seien im folgenden die Mannheimer Unternehmungen genannt:

| Namen der Unternehmung | Aufsichtsratsstellen | |
|---|---|---|
| Badische Bank | | 1 |
| Rheinische Hypothekenbank | | 1 |
| Rheinische Treuhandgesellschaft | V. | 1 |
| Badische Assekuranz AG | | 1 |
| Continentale Versicherungsgesellschaft | V. | 1 |
| Mannheimer Versicherungsgesellschaft | V. | |

---

V. = Vorsitz, S.V. = stellvertretender Vorsitz

| Namen der Unternehmung | Aufsichtsratsstellen |
|---|---|
| Oberrheinische Versicherungsgesellschaft | V. |
| Börsenbau AG | 1 |
| Brauerei Löwenkeller AG | 1 |
| Bierbrauerei Durlacher Hof AG | V. |
| Eichbaumbrauerei AG | 1 |
| Elektrische Kraftversorgung | 1 |
| Stotz & Co. GmbH | 1 |
| Brown, Boveri & Co., AG | 2 |
| Mannheimer Gummi-Guttapercha-& Asbestfabrik | 1 |
| Stahlwerk Mannheim AG | 1 |
| Benz & Co., Rheinische Automobil u. Motorenfabr. | V. 1 |
| Schiffs- & Maschinenbau AG | V. |
| Union-Werke AG | 1 |
| Ed. Kauffmann Söhne, Dampfmühle | V. |
| Pfälzische Mühlenwerke | V. |
| Rheinmühlenwerke AG. | S.V. |
| Badische AG für Rheinschiff & Seetransport | S.V. 1 |
| Rheinschiffahrts AG | V. 1 |
| Süddeutsche Jute-Industrie | 1 |
| Bromograph AG | V.+S.V. |
| Ostgalizische Petroleumgesellschaft | 1 |
| Mannheimer Parkgesellschaft | 1 |

Enge Geschäftsverbindungen bestanden darüber hinaus mit folgenden Unternehmen: (alle in Mannheim)

Badische Brauerei Gesellschaft
Verein Chemischer Fabriken
Heinrich Lanz AG
Joseph Vögele AG
Mannheimer Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft

c) Die RHEINISCHE HYPOTHEKENBANK

Die RHEINISCHE HYPOTHEKENBANK, deren Gründung ein Jahr nach der Gründung der RHEINISCHEN KREDITBANK erfolgte (im Jahre 1871), konzentrierte ihre Geschäftstätigkeit vorwiegend auf den Bodenkredit. Sie gewährte diesen Kredit seit dem Jahre 1884 vor allem ländlichen

---

V. = Vorsitz, S.V. = stellvertretender Vorsitz

Gemeinden. Ihr Einfluß auf die Mannheimer Wirtschaft war deshalb gering gegenüber dem Einfluß anderer Kreditbanken. Dieser Umstand rechtfertigt in meinem Rahmen eine nur beiläufige Darstellung der an und für sich kraftvollen Entwicklung dieses Bankinstitutes, die sich in der starken Kapitalentfaltung widerspiegelt. Sein Aktienkapital, das im Jahre 1871 2,4 Millionen Mark betrug, wuchs entsprechend dem wachsenden Pfandbriefumlauf bis zum Jahre 1900 auf 15,3 Millionen Mark an und betrug zum Abschluß des Jahres 1905 bereits 20 Millionen Mark.

d) Die DEUTSCHE UNIONBANK

In der zeitlichen Folge der Gründungen war die DEUTSCHE UNIONBANK die vierte Mannheimer Großbank. Neben dem Kontokorrentverkehr widmete sich dieses Institut besonders der Gründung und Umwandlung industrieller Etablissements. Ihr ursprüngliches Kapital betrug 6 Millionen Mark bei einer vorläufigen 40-%-igen Einzahlung. Unter gleichzeitiger Gründung einer Filiale in Frankfurt/Main erfolgte im Jahre 1889 die Volleinzahlung des Aktienkapitals. Der harte Konkurrenzkampf mit der immer mächtiger werdenden RHEINISCHEN KREDITBANK verhinderte jedoch eine weitere Ausdehnung ihres Tätigkeitsbereiches und veranlaßte die DEUTSCHE UNIONBANK im Jahre 1895 mit der PFÄLZISCHEN BANK in Ludwigshafen einen Fusionsvertrag abzuschließen, demzufolge sie in der PFÄLZISCHEN BANK aufging.

e) Die REICHSBANK-Hauptstelle Mannheim

Nach der Schaffung der politischen Einheit durch die Gründung des "Deutschen Reiches" im Jahre 1871 strebte man auch eine immer engere wirtschaftliche Verflechtung der im Deutschen Reiche zusammengefaßten Länder an. Ein Schritt auf diesem Wege war die auf Grund des Bankgesetzes vom 14. März 1875 erfolgte Gründung der "Reichsbank" mit dem Sitz in Berlin (Reichshauptbank) und mit zahlreichen Reichsbankhauptstellen, Reichsbankstellen und Reichsbanknebenstellen in allen Teilen des Reiches.

Entsprechend seiner wirtschaftlichen Bedeutung wurde Mannheim mit einer REICHSBANK-Hauptstelle bedacht, die am 1. Januar 1876 ihre Tätigkeit aufnahm. Als Geschäftsbereich wurde der Mannheimer

REICHSBANK-Hauptstelle die im Großherzogtum Baden gelegenen damaligen Kreise Mannheim, Heidelberg und Mosbach und der bayerische Regierungsbezirk Rheinpfalz zugewiesen.

Eine bedeutungsvolle Neuerung brachte bei der REICHSBANK die Organisation des Giroverkehrs. Die Übertragungen von einem Reichsbankplatz (Ort mit einer Zweiganstalt der REICHSBANK mit Kasseneinrichtung) auf einen anderen wurden nämlich für den Girokunden der REICHSBANK kostenfrei. Die Folge dieser Neuerung war eine rasche Umsatzsteigerung in diesem Geschäftszweig. Die REICHSBANK-Hauptstelle Mannheim erreichte bereits im ersten Jahre ihres Bestehens im Giroverkehr einen Umsatz von 226 Millionen Mark, was die Hälfte des Gesamtumsatzes , der sich in diesem Jahre auf 455 Millionen Mark belief, darstellte. Im Jahre 1855 machte der Giroverkehr sogar 3/4 des Gesamtumsatzes aus (1,266 Millionen Mark Giroumsatz bei 1,688 Millionen Mark Gesamtumsatz).

Mit einem Gesamtumsatz von 455 Millionen Mark war die REICHSBANK-Hauptstelle Mannheim bereits im ersten Jahre ihres Bestehens (1876) die 14. der 59 großen Reichsbankanstalten. Bis zum Jahre 1880 konnte sie sich umsatzmäßig auf die 7. Stelle emporarbeiten, die sie auch im Jahre 1890 inne hatte. Die Umsatzsteigerung hielt auch nach diesem Zeitpunkt unvermindert an und verschaffte der Mannheimer REICHSBANK-Hauptstelle im Depressionsjahr 1902 trotz leicht zurückgegangenen Umsatzes sogar die 5. Stelle unter sämtlichen großen REICHSBANK-Anstalten.

Eine Beschränkung ihres Geschäftsbezirkes erfuhr die Mannheimer REICHSBANK-Hauptstelle infolge der Errichtung einer REICHSBANK-Stelle für die bayerische Pfalz in Ludwigshafen, die im Jahre 1906 erfolgte.

Die REICHSBANK-Hauptstelle Mannheim bedeutete infolge ihres viel weiter reichenden Tätigkeitsbereiches, der auf ihrer organischen Verbundenheit mit den übrigen REICHSBANK-Stellen beruhte, für die nur um wenige Jahre ältere BADISCHE BANK natürlich eine schwere Konkurrenz, was bei ihrer Darstellung auch wiederholt zum Ausdruck kam.

f) Die KÖSTERS BANK, später OBERRHEINISCHE BANK

Am 1. Juli des Jahres 1883 wurde das bisherige Privatbankhaus KÖSTERS in eine Aktiengesellschaft umgewandelt und trat damit in die Reihe der Mannheimer Großbanken ein. Neben dem Hauptsitz in Mannheim bestanden damals bereits Filialen in Heidelberg und Frankfurt/Main, zu denen in den folgenden Jahren weitere Filialen in Ludwigshafen, Straßburg, Freiburg, Baden-Baden, Bruchsal, Mülhausen und Basel hinzukamen.

Mit besonderem Eifer pflegte dieses Institut nach französischem Muster das Wechseleinzugsgeschäft. Als sich dieser Geschäftszweig jedoch nur noch schwer gegen die wachsende Konkurrenz der REICHSBANK und der BADISCHEN BANK behaupten konnte, erweiterte die KÖSTERS BANK ihren Kontokorrentverkehr. Da hierfür aber die bisherige Kapitalbasis mit 2,1 Millionen Mark nicht ausreichte, beschloß die Generalversammlung in einer außerordentlichen Sitzung am 11. April 1894 die Erhöhung des Aktienkapitals auf 5 Millionen Mark. Mit der Emission der neuen Aktien wurde die DEUTSCHE BANK Berlin beauftragt, die damit in enge Beziehungen zur KÖSTERS BANK trat. Seit dieser Zeit wuchsen auch zusehends die Beteiligungen der KÖSTERS BANK an industriellen Unternehmen, ein Vorgang, der auf den Einfluß der DEUTSCHEN BANK Berlin zurückging.

Vom Jahre 1896 ab firmierte die KÖSTERS BANK als OBERRHEINISCHE BANK. Empfindlich betroffen wurde sie im Jahre 1902 von dem Zusammenbruch des sogenannten "Rheinaukonzerns", eines Zusammenschlusses von Firmen, die sich die Finanzierung des Baues des Rheinauhafens zum Ziele gesetzt hatten, und an denen die OBERRHEINISCHE BANK stark beteiligt war. Da sie sich von den hierbei erlittenen schweren Verlusten nie mehr ganz erholen konnte, mußte sie sich schließlich im Jahre 1904 unter Aufgabe jeglicher Selbständigkeit mit der RHEINISCHEN KREDITBANK fusionieren.

g) Die SÜDDEUTSCHE BANK

Die SÜDDEUTSCHE BANK wurde am 1. Oktober 1896 mit einem Aktienkapital von 3 Millionen Mark gegründet. Den Verhältnissen zur Zeit ihrer Entstehung entsprechend beteiligte sie sich an der Gründung und Umwandlung industrieller Etablissements. Kennzeichnend für den Charakter der Bank war auch die Zusammensetzung ihres Aufsichts-

rates. Er setzte sich von der Gründung bis zum Jahre 1904 überwiegend aus Industriellen aus dem Raume Mannheim - Ludwigshafen zusammen.

Das Aktienkapital wurde im Jahre 1898 verdoppelt (von 3 auf 6 Millionen Mark). Dabei entstand eine lose Verbindung mit der DRESDNER BANK Berlin, die die Aktienemission übernahm, für sich selbst jedoch keinen nennenswerten Teil der Aktien behielt.

Als die größeren Ansprüche der Kundschaft die Bank im Jahre 1904 zu einem vermehrten Umlauf von Wechselakzepten zwang, sah sie sich genötigt, ihr Kapital um weitere 4 Millionen Mark, d.h. auf insgesamt 10 Millionen Mark zu erhöhen. Wie bereits erwähnt, wurde dieses Kapital aufgebracht, indem sich die RHEINISCHE KREDITBANK und die DEUTSCHE BANK Berlin mit je 2 Millionen Mark an der SÜDDEUTSCHEN BANK beteiligten, wofür die ersteren die Aufnahme je eines ihrer Direktionsmitglieder in den Aufsichtsrat der SÜDDEUTSCHEN BANK zur Bedingung machten. Durch die mit der Hereinnahme je eines Aufsichtsratsmitgliedes verbundene neue Beteiligung wurde die SÜDDEUTSCHE BANK gewissermaßen zu einem Vorort der Industriebeziehungen der RHEINISCHEN KREDITBANK und der DEUTSCHEN BANK Berlin. Eine gemeinsame Fusion wurde jedoch nicht angestrebt, weil man die SÜDDEUTSCHE BANK mit ihrem überwiegend industriellen Aufsichtsrat zum Zwecke der Anknüpfung neuer Industriebeziehungen als selbständiges Unternehmen erhalten wollte.

Als im Jahre 1907 die Aufsichtsratsstellen sowohl der DEUTSCHEN BANK Berlin als auch der RHEINISCHEN KREDITBANK Mannheim vakant waren und der bisherige Vorsitzende des Aufsichtsrates der SÜDDEUTSCHEN BANK, Emil Nöther, gestorben war, übernahm der Direktor der RHEINISCHEN KREDITBANK, Dr. Brosien, den Vorsitz des Aufsichtsrates der SÜDDEUTSCHEN BANK. Da die RHEINISCHE KREDITBANK und die DEUTSCHE BANK Berlin, wie schon gesagt, eng zusammenarbeiteten, war durch die Ernennung von Dr. Brosien zum Aufsichtsratsvorsitzenden der SÜDDEUTSCHEN BANK der Einfluß der genannten zwei Banken auf letztere hinreichend gewahrt, und man sah von einer Wiederbesetzung der vakanten Aufsichtsratsstellen ab. Durch den neuen Aufsichtsratsvorsitzenden Dr. Brosien war der Kurs der SÜDDEUTSCHEN BANK im Sinne großzügiger Förderung der Industrie neu gefestigt.

h) Die SÜDDEUTSCHE DISKONTOGESELLSCHAFT

Die SÜDDEUTSCHE DISKONTOGESELLSCHAFT entstand im Jahre 1905 auf folgende Weise. Die BERLINER DISKONTOGESELLSCHAFT, die lange Zeit mit der RHEINISCHEN KREDITBANK Mannheim in einem Freundschaftsverhältnis stand, gab diese Verbindung auf, als die RHEINISCHE KREDITBANK im Jahre 1904 mit der DEUTSCHEN BANK Berlin in ein engeres Verhältnis trat. Die BERLINER DISKONTOGESELLSCHAFT fand einen neuen Stützpunkt im süddeutschen Raum in dem bis dahin in Mannheim noch bestehenden Privatbankhaus W.H. Ladenburg & Söhne, das unter der Mitwirkung der BERLINER DISKONTOGESELLSCHAFT (im Jahre 1905) zur SÜDDEUTSCHEN DISKONTOGESELLSCHAFT wurde. Ausgestattet wurde dieses umgewandelte Institut mit einem Kapital von 20 Millionen Mark, das im Jahre 1906 auf 25 Millionen Mark erhöht wurde. Um ihren Einflußbereich zu vergrößern, errichtete die SÜDDEUTSCHE DISKONTOGESELLSCHAFT in den folgenden Jahren mehrere Filialen, u.a. in Lahr, Pforzheim, Landau, Bruchsal und Heidelberg. Darüber hinaus richtete sie in vielen Städten und Orten Zahlstellen ein. Der Aufbau dieser Organisation machte eine mehrfache Erhöhung des Aktienkapitals nötig, so in den Jahren

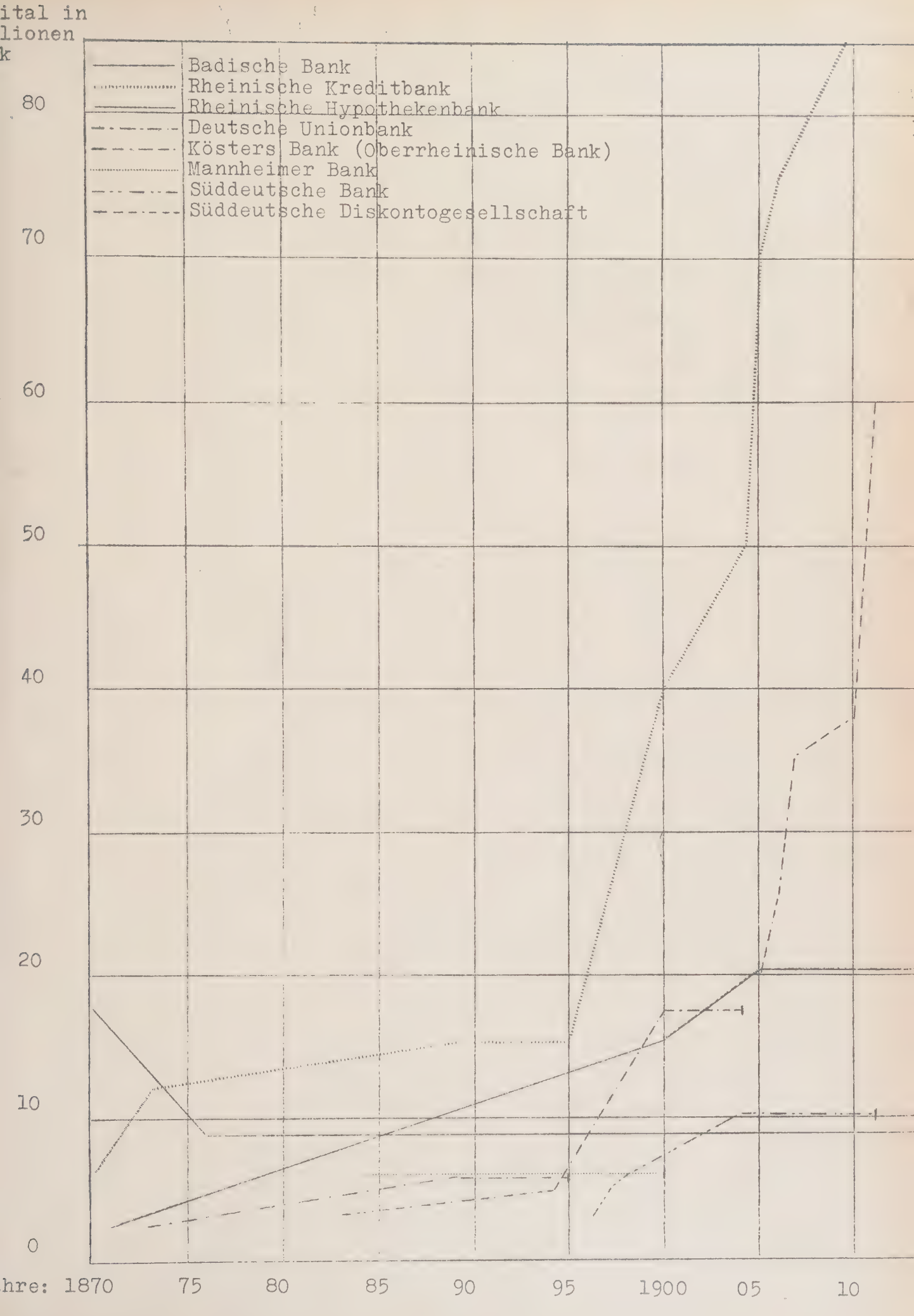
| | | | |
|---|---|---|---|
| 1907 | um | 10 | Millionen Mark |
| 1910 | um | 3,5 | " " |
| und 1911 | um | 11,5 | " " . |

Getreu den Grundsätzen ihrer Vorgängerin, dem Bankhaus W.H. Ladenburg & Söhne, trug auch sie durch großzügige Kreditgewährung viel zur raschen Vorwärtsentwicklung der Mannheimer Industrie bei. Zusammenfassend soll noch bemerkt werden, daß trotz späterer teilweiser Verflechtung mit Berliner Großbanken sich die Mannheimer Großbanken einer starken Eigenentwicklung erfreuten. Diese wurde auch dadurch gefördert, daß die Mannheimer Institute in der Auswahl ihrer Aufgabenbereiche gegenseitig streng den Grundsatz der Arbeitsteilung wahrten, wodurch auch verhütet wurde, daß disharmonische Geschäftszweige miteinander verquickt wurden. So innerlich gefestigt konnten in meinem Betrachtungszeitraum die Mannheimer Großbanken durch Übernahme von Aktienemissionen und durch großzügige Kreditgewährungen die Entwicklung der Mannheimer Industrie entscheidend beeinflussen. In diesem Zusammenhang sei auch die nicht unter die Großbanken zu zählende Privatbank H.L Hohenemser & Söhne, die bis zum Ende meines Betrachtungszeitraumes ihre Selbständigkeit wahren konnte, nochmals rühmend erwähnt. Die folgende Statistik und deren graphische Darstellung möge ein anschauliches Bild sowohl von der absolut als auch relativ betrachteten Entwicklung der im letzten Abschnitt behandelten Großbanken geben.

## Die Mannheimer Aktienbanken und ihre Kapitalentwicklung

in Millionen Mark

| Jahr | Badische Bank 9.5.1870 | Rheinische Kreditbank 15.6.1870 | Rheinische Hypothekenbank 28.11.1871 | Deutsche Unionbank 1.4.1873 | Kösters Bank 1.7.1883 | Mannheimer Bank 1884 | Süddeutsche Bank 1.10.1896 | Süddeutsche Diskontoges. 25.1.1905 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1870 | 18 | 6 | | | | | | |
| 1871 | | | 2,4 | | | | | |
| 1873 | | 12 | | 2,4 | | | | |
| 1875 | 9 | | | | | | | |
| 1883 | | | | | 3,1 | | | |
| 1884 | | | | | | 6 | | |
| 1889 | | 15 | | 6 | | | | |
| 1894 | | | | | 5 | | | |
| 1895 | | 15 | | Fusion m. d.Pfälz.Bank | | | | |
| 1896 | | | | | Namensänd. OberrhBank | | 3 | |
| 1897 | | | | | | | 5 | |
| 1898 | | | | | | | 6 | |
| 1900 | | 40 | 15,3 | | 17,5 | Fusion m.d. Rhein.Kreditb. | | |
| 1904 | | 50 | | | Fusion m.d. Rh.Kreditb. | | 10 | |
| 1905 | | 70 | 20,1 | | | | | 20 |
| 1906 | | 75 | | | | | | 25 |
| 1907 | | | | | | | | 35 |
| 1909 | | 85 | | | | | | |
| 1910 | | | | | | | | 38,5 |
| 1911 | | 95 | | | | | Fus.m.d. Pfälz.Bank | 50 |


ital in
lionen
k
Badische Bank
Rheinische Kreditbank
Rheinische Hypothekenbank
Deutsche Unionbank
Kösters Bank (Oberrheinische Bank)
Mannheimer Bank
Süddeutsche Bank
Süddeutsche Diskontogesellschaft
80
70
60
50
40
30
20
10
0
hre: 1870
75
80
85
90
95
1900
05
10

Zu 2) Die Wirtschaftspolitik der Mannheimer Stadtverwaltung

Für viele Industriefirmen, die sich im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts zu Großunternehmen entwickeln sollten, fehlte es in der damaligen Stadt Mannheim selbst an ausreichendem Baugelände mit günstigem Wasser- und Bahnanschluß. Das Gelände im Raume der ausgedehnten Hafenanlagen war nämlich längst vergeben und diente, von wenigen Ausnahmen abgesehen, dem Mannheimer Handel als Umschlags- und Lagerplätze. So kam es, daß verschiedene große Industrieunternehmen, um ihre Betriebe erweitern zu können, diese nach außerhalb verlegen mußten. Großfirmen, die sich neu in Mannheim ansiedeln wollten, mußten sich von vornherein außerhalb der Mannheimer Gemarkung nach Gelände umsehen. Der Stadt drohte damit der Verlust ihrer Bedeutung als Zentrum einer umfangreichen Industrie.

a) Der Bau des Industriehafens

Als berufene Vertreterin der von diesem Zustand berührten Interessen machte deshalb die Mannheimer Handelskammer in einem Bericht an das großherzoglich badische Finanzministerium (3. Juni 1891) diesem den Vorschlag, den dem Staat eigenen, bisherigen Floßhafen zu einem Hafenkanal auszubauen, um damit die Voraussetzungen für die Ansiedlung von Fabriken auf dem anliegenden Gelände zu schaffen. Dieser Vorschlag wurde auch von der großherzoglich badischen Generaldirektion der Staatsbahnen und der großherzoglich badischen Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaus als eine "Aufgabe der nächsten Zukunft" bezeichnet. Das Finanzministerium sah dagegen in seiner Antwort an die Mannheimer Handelskammer von einer Erörterung der Bedürfnisfrage ab und widersprach der Ansicht, daß die Herstellung eines "Industriehafens" Aufgabe des Staates sei.

Nachdem der Vorschlag der Industrie, bezw. ihrer Interessenvertretung (der Handelskammer), abschlägig beschieden worden war, sah sich die Mannheimer Stadtverwaltung genötigt, ihrerseits alles zu tun, um der sich anbahnenden und für die Stadt verhängnisvollen wirtschaftlichen Entwicklung Einhalt zu gebieten. Aber nicht nur auf dem Sektor der Industrie machten sich infolge Fehlens von Industriegelände die ersten Anzeichen einer Stagnation bemerkbar, sondern auch dem Handel und der Spedition drohte von anderer Seite in absehbarer Zeit eine Stagnation bezw. ein Rückgang, nämlich durch die seit Beginn der neunziger Jahre des 19. Jahrhunderts projektierte "Oberrheinregulierung", die die Verlegung des Endpunktes

der Großschiffahrt auf dem Rhein von Mannheim nach Straßburg bezw. nach Kehl zum Ziele hatte. In richtiger Erkenntnis dieses unvermeidbaren Rückschlages für den Mannheimer Handel und der Tatsache, daß dessen nachteilige Folgen nur durch die Vermehrung der Industrie verhindert werden könnten, ließ sich die Mannheimer Stadtverwaltung ganz besonders die Förderung der Industrie angelegen sein. In einem Bericht vom 28. Juli 1893 an das großherzoglich badische Innenministerium wies nun auch der Mannheimer Stadtrat auf die Notwendigkeit der Schaffung eines weiteren Hafens hin und schlug, wie es auch die Handelskammer zwei Jahre zuvor getan hatte, den auf Staatskosten auszuführenden Umbau des Floßhafens vor [1]. Aber auch jetzt fand sich der Staat hierzu nicht bereit, und in der Antwort des großherzoglich badischen Innenministeriums an den Mannheimer Stadtrat hieß es, daß der Ausbau des Floßhafens überwiegend im Interesse der Stadt liege und aus diesem Grunde auch von der Stadt vorgenommen werden müßte. Nach weiterem Schriftwechsel und mündlichen Aussprachen kam es schließlich zwischen der großherzoglich badischen Regierung und der Stadt Mannheim zu einer Vereinbarung vom 8. Januar / 5. Februar 1895, deren Hauptpunkte folgenden Inhalt hatten [1]:

Der Ausbau des ehemaligen Floßhafens solle unter Leitung und auf Kosten der Stadt Mannheim ausgeführt werden. Aber der Staat werde das flußbauärarische Gelände, soweit er es nicht für seine eigenen Zwecke benötige, der Stadt Mannheim unentgeltlich zur Verfügung stellen, er werde auf seine Kosten die "Kammerschleuse" (eine Verbinddung zwischen dem Neckar und dem projektierten Industriehafen) bauen und für die Instandhaltung des Hafenbeckens sowie für den Eisenbahnanschluß sorgen. Überdies verpflichtete sich der Staat, dafür Sorge zu tragen, daß das westlich an den Floßhafen angrenzende Gelände, die sogenannte "Friesenheimer Insel", der Stadt "einverleibt" werde. Außerdem wurde vereinbart, daß das beiderseitige Ufergelände nur für Industrieansiedlungen und nicht für die Ansiedlung von Handelsfirmen abgegeben werden dürfe.

Dieser "Vereinbarung vom 8.1./5.2.1895" erteilte der Mannheimer Bürgerausschuß am 26. März 1895 (einstimmig) seine Zustimmung und genehmigte die Bereitstellung von einer Million Mark für den ersten Bauabschnitt (Ausbau des östlichen, der Stadt zu gelegenen Ufers)[1].

---

1) General-Landes-Archiv, Akte 237, Zugang 1933, Nr. 50 b, Pack 40

Noch vor Beginn der Bauarbeiten kam es jedoch zu Kontroversen mit der Regierung, weil die Staatsbahn für den zu schaffenden Industriehafen einen Sondertarif vorsah, der wesentlich ungünstiger als der seitherige Tarif für die Mannheimer Handelshäfen war. Erst als die Stadtverwaltung mit der völligen Aufgabe des Bauprojektes drohte, entschloß sich die großherzoglich badische Generaldirektion der Staatseisenbahn, den Industriehafentarif dem für die Mannheimer Handelshäfen geltenden Tarif anzugleichen.

Daraufhin wurde, wie aus dem Bericht der Stadt Mannheim vom 18. Januar 1897 hervorgeht, zu Beginn dieses Jahres die Firma Philipp Holzmann, Frankfurt, mit den Bauarbeiten beauftragt [1], die am 18. März 1897 mit der Inbetriebnahme eines Trockenbaggers effektiv begonnen wurden [2].

In der Folgezeit kam es noch mehrfach zwischen der Mannheimer Stadtverwaltung und der badischen Regierung zu schweren Meinungsverschiedenheiten wegen der Abgabe des Ufergeländes. Es kamen auch viele Gesuche auf Geländeerwerb von Handelsfirmen, die auf den Ufergrundstücken Lagerplätze errichten wollten. Die Streitigkeiten endeten schließlich am 16. August 1897 mit einem Regierungserlaß, demzufolge 64 % der nach Beendigung des ersten Bauabschnittes zur Verfügung stehenden Fläche (etwa 1/4 des zur Bebauung vorgesehenen Gesamtufergeländes) als Lagerplätze vermietet werden mußten. Dieser Erlaß stand in krassem Widerspruch zu den Bestimmungen der Vereinbarung vom 8.1./5.2.1895, wonach das gesamte Ufergelände ausschließlich Industrieunternehmen vorbehalten bleiben sollte [1].

Die Bauarbeiten schritten indes rüstig voran, und der erste Bauabschnitt konnte mit dem 15. März 1900, dem Tag, an dem die großherzoglich badische Eisenbahnverwaltung ihren Bahnbetrieb im Hafengelände eröffnete, als abgeschlossen betrachtet werden [3].

In den folgenden Jahren wurde das der Friesenheimer Insel zugewandte Ufer des Industriehafens ausgebaut. Die feierliche Eröffnung der Gesamtanlagen des neugeschaffenen Hafens fand am 3. Juni 1907 anläßlich des 300-jährigen Stadtjubiläums in Anwesenheit von

---

1) General-Landes-Archiv, Akte: 237, Zugang 1933, Nr. 50 b, Pack 40
2) Eisenlohr, Moritz und Schott, Sigmund "Der Mannheimer Industriehafen" Mannheim 1901, Seite 13
3) Eisenlohr/Schott, a.a.O., Seite 14

Großherzog Friedrich statt. Mit der Ausführung dieses 9 Millionen-Projektes bewies Mannheim, wie sehr es daran interessiert war, seine vorwiegend durch die Gunst der geographischen Lage erlangte wirtschaftliche Bedeutung nicht nur zu erhalten, sondern darüber hinaus zu erweitern. Die spätere Entwicklung bestätigt auch die Richtigkeit dieser Bestrebungen. So wurde beispielsweise Mannheim erst infolge der Anlage dieses Industriehafens zu einem Zentrum der Großmühlenindustrie Süddeutschlands und erhielt damit seine Bedeutung im Getreideverkehr, die durch die Verlegung des Endpunktes der Großschiffahrt auf dem Rhein in Gefahr gekommen war verloren zu gehen, auch für die weitere Zukunft.

b) Die Eingemeindungen

Um das durch den Ausbau des Floßhafens nutzbar gemachte Gelände der Industrie möglichst billig zur Verfügung stellen zu können, mußte die Stadt Eigentümerin des betreffenden Geländes sein. Dies traf jedoch nur für den kleinsten Teil des Industriehafengeländes zu; denn das rechte Ufer (östliches Ufer), der sogenannte "Ochsenpferch", war, obgleich es noch in der Mannheimer Gemarkung lag, Eigentum der Gemeinde Käfertal; vom gesamten linken Ufer (der sogenannten Friesenheimer Insel) war die Ortschaft Sandhofen Eigentümerin.

Bereits im Jahre 1892 nahm die Mannheimer Stadtverwaltung mit den Gemeinderäten von Sandhofen und Käfertal Verhandlungen auf, um die "Friesenheimer Insel" durch Eingemeindung dieses Sandhofener Gemarkungsteils und den "Ochsenpferch" durch Eingemeindung der ganzen Gemarkung Käfertal zu erwerben [1]. Die ersten Verhandlungen verliefen jedoch wegen der überhöhten Forderungen der beiden Gemeinden ergebnislos. Ein Jahr später (1893) konnte mit der Gemeinde Sandhofen eine Einigung dahingehend erzielt werden, daß diese sich gegen Gewährung einer Abfindungssumme mit der Abtretung der "Friesenheimer Insel" einverstanden erklärte. Sie machte jedoch zur Bedingung, daß auf Kosten der Stadt eine Fähre in unmittelbarer Nähe der Ortschaft erstellt und betrieben werde. Die Regierung setzte die Abfindungssumme auf 30.000,- Mark fest und bestimmte als Übergangstag den 1. Juli 1895 [2]. (Siehe auch Karte Seite 124).

---

1) Beck, Otto "Mannheim in Vergangenheit und Gegenwart", Mannheim 1907, Bd. III, Kapitel: "Die Tätigkeit der bürgerlichen Kollegien. Die Gemeindepolitik von 1890-1905"
2) General-Landes-Archiv, Akte: 233/18 454

Die Verhandlungen mit Käfertal konnten zu dieser Zeit noch zu keinem erfolgreichen Abschluß gebracht werden, da sich der dortige Gemeinderat mit Mehrheit gegen die Eingemeindung aussprach. Auch die an der Eingemeindung interessierte Industrie auf dem Waldhof (der ebenfalls zur Gemarkung Käfertal gehörte; siehe auch Karte Seite 124), konnte den Käfertaler Gemeinderat von den Vorteilen einer Eingemeindung nach Mannheim nicht überzeugen. Eine Eingabe von 106 Käfertaler Bürgern im April des Jahres 1896 brachte die Verhandlungen erneut in Fluß, und am 15. Mai 1896 kam schließlich folgender Beschluß zustande [1]: "Der Bürgerausschuß von Käfertal erteilt seine Zustimmung zur gemeinderechtlichen Vereinigung der Gemeinde Käfertal mit der Stadtgemeinde Mannheim auf Grund der in der Gemeinderatssitzung vom 9. d.M. festgelegten, mit den Vertretern der Stadt Mannheim vereinbarten Grundsätze." Diese waren im wesentlichen:

1) Belassung des Bürgernutzens wie: Allmendfeld, Holz- und Waldstreu für die jetzige Käfertaler Generation,
2) Übernahme der Gemeindebeamten und -bediensteten,
3) Belassung des Standesamtes sowie des Grundbuch- und Pfandbuchamtes in Käfertal.

Den Forderungen Käfertals stimmte am 21. Mai 1896 der Mannheimer Bürgerausschuß zu, worauf durch Landesgesetz vom 27. Juni 1896 die Eingemeindung mit Wirkung vom 1. Januar 1897 ausgesprochen wurde [2]. (Siehe auch Karte Seite 124).

Durch die beiden Eingemeindungen erfuhr die Mannheimer Gemarkungsfläche bis zum 1. Januar 1897 einen Zuwachs von 2.493 ha und erreichte damit einen Gesamtumfang von 4.877 ha, was im Vergleich zu der Fläche vor dem 1. Juli 1895 (2.384 ha) etwa einer Verdoppelung gleichkam [3].

Um das Stadtgebiet auch nach Süden hin zu erweitern und dort ein neues Industriegelände zu gewinnen, strebte die Mannheimer Stadtverwaltung nun die Eingemeindung der Ortschaft Neckarau an. Obwohl ein großer Teil der Einwohnerschaft dieses Ortes die Eingemeindung billigte, wurde sie vom Gemeinderat zunächst abgelehnt. Auch wenig später aufgenommene Verhandlungen zogen sich zunächst in die Länge,

---

1) Frey/Klingert, a.a.O., Seite 184
2) General-Landes-Archiv, Akte: 237, Zugang 1950, Nr. 11, Pack 67, Fasc. 4
3) Hook, Karl "Mannheim in Wort, Zahl und Bild" Mannheim o.J., S.16

Zeichenerklärung

- – – – Mannheimer Gemarkung im Jahre 1895
- — — — Mannheimer Gemarkung im Jahre 1914
- — — — — Gemarkungsgrenzen der vordem selbständigen Gemeinden
- — – – Bahnlinien

(....) = Jahr der Eingemeindung

1 = Altstadt
2 = Neckarstadt
3 = Schwetzinger-Vorstadt
4 = Oststadt
5 = Lindenhof

Eingemeindungen im Stadtkreis Mannheim
bis zum Jahre 1914

vor allem wegen der komplizierten Gemarkungsverhältnisse im Rheinauer Hafengebiet, dessen sofortige Miteingemeindung nach Mannheim Neckarau erstrebte, aber nicht erreichen konnte. Nach erneuten Beratungen zwischen dem Gemeinderat von Neckarau und der Stadtverwaltung von Mannheim wurden die von den beiden Gemeindeverwaltungen gemeinsam ausgearbeiteten Eingemeindungsgrundsätze am 23. Mai bezw. am 2. Juni 1898 von den beiderseitigen Bürgerausschüssen genehmigt. Die Abmachungen wurden anschließend durch landesherrliches Gesetz sanktioniert und traten mit Wirkung vom 1. Januar 1899 in Kraft [1]. (Siehe auch Karte Seite 124). Damit erhielt die Mannheimer Gemarkung eine weitere Flächenzunahme von 1.575 ha und umfaßte nun insgesamt 6.452 ha [2].

Auch danach blieb die Mannheimer Stadtverwaltung bei der eingeschlagenen Eingemeindungspolitik. Bis zum Ende meines Betrachtungszeitraumes kamen weitere drei Eingemeindungen zustande. Es waren dies: (Siehe auch Karte 124)

| mit Wirkung vom | die der Gemeinde | mit einer Fläche von |
|---|---|---|
| 1. Januar 1910 | Feudenheim | 781 ha [3] |
| 1. Januar 1913 | Sandhofen | 2 437 ha [2] |
| 1. Januar 1913 | Rheinau [+] | 959 ha [4] |

([+]im Jahre 1901 war durch Loslösung aus dem Seckenheimer Gemarkungsverband die selbständige Gemeinde Rheinau konstituiert worden [5]).

Durch die erfolgten Eingemeindungen erlangte die Stadt Mannheim am Ende meines Betrachtungszeitraumes (1914) eine Gesamtfläche von 10 629 ha; gegenüber der Altgemarkung des Jahres 1895 (2 384 ha) hatte sich die Gesamtfläche in einem Zeitraum von etwa 20 Jahren also mehr als vervierfacht.

c) Die Errichtung des Elektrizitätswerkes

Außer den geschilderten Maßnahmen, die um die Jahrhundertwende die Mannheimer Stadtverwaltung zur Förderung der Industrie ergriff, möchte ich am Schluß dieses Kapitels noch den Bau eines Elektrizi-

---

1) General-Landes-Archiv, Akte 233/18 452
2) Hook, Karl, a.a.O., Seite 16
3) General-Landes-Archiv, Akte 233/18 451
4) General-Landes-Archiv, Akte 233/18 450
5) Beck, Otto, a.a.O., Seite 130

tätswerkes erwähnen, mit dem die Entstehung der Firma BROWN BOVERI & CIE Mannheim, eines der bedeutendsten Industrieunternehmen der Stadt in enger Verbindung stand.

Als sich Ende der neunziger Jahre bei einer Umfrage bei den Einwohnern der Stadt und bei der Industrie ein allgemeines Interesse, ja, sogar ein Bedarf an elektrischem Strom, der neuen Licht- und Kraftquelle, herausstellte, entschloß sich die Mannheimer Stadtverwaltung zur Erbauung einer "elektrischen Zentrale" [1]. Auf Grund einer Abstimmung in der Bürgerausschußsitzung vom 19. Juli 1898 erhielt unter den verschiedenen an der Ausführung des Projektes interessierten Firmen die Firma Kommandit-Gesellschaft BROWN BOVERI & CIE (Baden, Schweiz) den Zuschlag [2]. Es darf wohl angenommen werden, daß ausschlaggebend für die Auftragserteilung an BROWN BOVERI & CIE der Umstand war, daß deren Frankfurter Filiale versprochen hatte, im Falle des Zuschlags in Mannheim eine Fabrik zu errichten.

Das versprochene Werk, mit dessen Bau im Jahre 1898 in Mannheim-Käfertal begonnen wurde, war zunächst eine weitere Filiale der Kommandit-Gesellschaft BROWN BOVERI & CIE Baden. Nach Fertigstellung der Fabrikanlagen wurde die Mannheimer Filiale mit Wirkung vom 9. Juni 1900 in eine selbständige Aktiengesellschaft umgewandelt und firmierte von da an mit BROWN BOVERI & CIE, AG MANNHEIM [2]. Die Firma nahm im Jahre 1900 mit etwa 400 Arbeitern die Produktion auf. Sechs Jahre später hatte sich die Anzahl der Beschäftigten bereits auf 1 793 erhöht, d.h. die Beschäftigtenzahl hatte sich im Vergleich zum Jahre 1900 mehr als vervierfacht.

Das am südlichen Ende des Industriehafens gegenüber der Bonadiesinsel gelegene Elektrizitätswerk wurde zunächst von der Erbauerin gepachtet und betrieben. Die Bedeutung dieses Elektrizitätswerkes kann nicht hoch genug eingeschätzt werden; denn es ermöglichte der Mannheimer Industrie die Inbetriebnahme elektrischer Bearbeitungsmaschinen.

Wenn ich auf diesen letzten Seiten auch nur wenige Beispiele für

---

1) Ritter, Robert "Mannheim in Vergangenheit und Gegenwart" Mannheim 1907, Bd. III, Kapitel: "Technische Anlagen zur Befriedigung des Konsums", Seite 243

2) Werkszeitschrift der Firma BBC "Der Kontakt", 1. Jahrgang, Heft 1, Juni 1950

die Tätigkeit der Mannheimer Stadtverwaltung anführen konnte, so läßt sich aus diesen doch schon erkennen, welche Verdienste sich diese damals um die wirtschaftliche Weiterentwicklung der Stadt erwarb, und wie sie, nachdem der Handel für Mannheim seine überragende Bedeutung zu verlieren drohte, mit Hilfe einer geschickten Gemeindepolitik bewußt den sich anbahnenden wirtschaftlichen Rückgang durch Förderung der Industrie auszugleichen suchte und so mithalf, die Strukturwandlung Mannheims von der überwiegenden Handels- zu der überwiegenden Industriestadt zu vollziehen.

## V. Verlegung der Industrie in die Außenbezirke der Stadt und Schwerpunktsbildung bei der eisenverarbeitenden Industrie

Zeitlich parallel zu der im Teil B INDUSTRIE (Kapitel IV) aufgezeigten großen wirtschaftlichen Strukturwandlung Mannheims von der überwiegenden Handels- zur überwiegenden Industriestadt fanden innerhalb der Industrie selbst zwei weitere Strukturwandlungen statt. Die eine davon war lokaler Art und bestand in der Verlagerung der Industriebetriebe in die Außenbezirke der Stadt. Die andere wurde ausgelöst durch eine Schwerpunktsbildung in der Metallindustrie infolge ihres außer jedem Verhältnis stehenden raschen Anwachsens.

Der Grund für die Verlagerung der Mannheimer Industrie nach den Außenbezirken der Stadt wurde im Kapitel über die Entstehung der Industrie (Teil B INDUSTRIE, Kapitel III, 1) schon mehrfach angedeutet, z.B. bei der Darstellung der Entwicklung der Firmen HEINRICH LANZ, BOPP & REUTHER und KARL BENZ. Es war, um ihn noch einmal zu nennen, der im Stadtzentrum sich zeigende Mangel an Ausdehnungsmöglichkeiten für die Industrie. Die Folge hiervon war, daß Firmen, die ihren Betrieb erweitern wollten - was in der Zeit der wirtschaftlichen Hochkonjunktur das Bestreben einer großen Anzahl von Betrieben war - zu diesem Zwecke Gelände außerhalb der Stadt ankaufen mußten. Da jedoch eine örtliche Trennung der Fabrikationsanlagen auf die Dauer vermeidbare Mehrkosten mit sich gebracht hätte, wurde in den meisten Fällen das Stammwerk aufgegeben, und der gesamte Betrieb auf einem Gelände an der Peripherie der Stadt neu aufgebaut. Firmen, die um diese Zeit neu gegründet wurden - und es gab damals eine ganze Reihe solcher, mußten sich gezwungenermaßen von vornherein an der Peripherie der Stadt ansiedeln, da in der Innenstadt kein geeignetes freies Gelände mehr vorhanden war.

Aus der im folgenden (Seite 129 und 130) auszugsweise wiedergegebenen Statistik von Paul Gerhard [1] ergibt sich, daß die von der Altstadt (siehe auch Karte Seite 124 -1) nach den teils schon eingemeindeten teils noch selbständigen Außenbezirken der Stadt abwandernde Industrie vor allem die Gegenden mit Wasser- und Bahnanschluß bevorzugte. Die Betriebe, die im Jahre 1901 auf dem Gelände des im Bau befindlichen Industriehafens, wo sich im Jahre 1895 noch keine Fabriken befanden, ihren Standort hatten, machten bereits 5,2 % der gesamten Mannheimer Industrie aus. Bis zum Jahre 1907 kamen dort noch weitere 22 Fabriken hinzu, so daß sich die im Industriehafengebiet bis zu diesem Zeitpunkt angesiedelten Unternehmen auf 13,3 % der Gesamtindustrie beliefen. Ähnlich lagen die Verhältnisse im Gebiet Rheinau-Seckenheim, wo der in Prozent errechnete Anteil der Fabriken an der Gesamtindustrie sich von 4,7 % im Jahre 1895 über 9,5 % im Jahre 1901 auf 11,3 % im Jahre 1907 steigerte. Zur gleichen Zeit gingen in fast allen Stadtgebieten die prozentualen Anteile, die die dort angesiedelten Fabriken an der Gesamtindustrie darstellten, zurück, am stärksten in der Innenstadt (von 38,2 % im Jahre 1895 über 28,1 % im Jahre 1901 auf 25,0 % im Jahre 1907).

Was die örtliche Verteilung der einzelnen Industriezweige betrifft, deutet nichts daraufhin, daß bestimmte Gewerbezweige in bestimmten Gebieten ausschließlich vertreten gewesen wären. Doch ist festzustellen, daß gewisse Industriezweige in bestimmten Gegenden zahlenmäßig dominierten. So wurde die Innenstadt, der Lindenhof und Waldhof-Sandhofen von der Zigarrenindustrie, die Neckarstadt von der Nahrungs- und Genußmittelindustrie (Brauereien), die Schwetzinger-Vorstadt, die Oststadt und der Industriehafen von der Metallverarbeitungs- und Maschinenindustrie und der Jungbusch sowie das Mühlaugebiet von der Industrie der Holz- und Schnitzstoffe bevorzugt.

Wird jedoch die Größe der Betriebe, die in den Arbeiterzahlen ihren Ausdruck findet, ins Blickfeld gerückt, so ergeben sich für die folgenden Stadtteile bezw. Außenbezirke Abweichungen von dem soeben Gesagten.

Der Beschäftigtenzahl nach war nämlich auf dem Lindenhof nicht die Zigarrenindustrie, sondern die Gewerbegruppe Maschinen und Werkzeuge führend, eine Tatsache, die sich aus der Existenz der Firma HEINRICH

---

1) Gerhard, Paul "Die Entwicklung der Mannheimer Industrie von 1895-1907 und ihr Einfluß auf das Wohnungswesen" Seite 98/99

Erklärung der Zahlensymbole 3 - 17

Gewerbegruppe:

3 = Bergbau, Hütten- und Salinenwesen
4 = Steine und Erden
5 = Metallverarbeitung
6 = Maschinen und Werkzeuge
7 = Chemie
8 = Öle und Fette
9 = Textilindustrie
10 = Papierindustrie
11 = Lederindustrie
12 = Holz- und Schnitzstoffe
13 = Nahrungs- und Genußmittel
13f= Zigarrenindustrie
14 = Bekleidungsindustrie
15 = Reinigung
17 = Polygraphie

Verteilung der Be

| | | |
|---|---|---|
| Innenstadt | 1895 | - |
| | 1901 | - |
| | 1907 | - |
| Jungbusch Mühlau | 1895 | 2 |
| | 1901 | 1 |
| | 1907 | 1 |
| Schwetzing. Vorstadt/ Oststadt | 1895 | - |
| | 1901 | - |
| | 1907 | - |
| Lindenhof | 1895 | - |
| | 1901 | - |
| | 1907 | - |
| Neckar-stadt | 1895 | - |
| | 1901 | - |
| | 1907 | - |
| Industrie-hafen | 1895 | - |
| | 1901 | 1 |
| | 1907 | 1 |
| Waldhof Sandhofen | 1895 | - |
| | 1901 | - |
| | 1907 | - |
| Käfertal | 1895 | - |
| | 1901 | - |
| | 1907 | - |
| Neckarau | 1895 | - |
| | 1901 | - |
| | 1907 | - |
| Rheinau-Seckenheim | 1895 | - |
| | 1901 | 1 |
| | 1907 | 2 |
| insgesamt | 1895 | 2 |
| | 1901 | 3 |
| | 1907 | 6 |

Verteilung der Mannheimer Arbeiter nac

| | | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 1 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Innenstadt | 1895 | - | 9 | 22 | 59 | - | 1 | 41 | 2 |
| | 1901 | - | 48 | 104 | 64 | 15 | - | 58 | 2 |
| | 1907 | - | 32 | 151 | 132 | 15 | 16 | 110 | 1 |
| Jungbusch | 1895 | 125 | 366 | - | 324 | - | - | - | 1 |
| | 1901 | 190 | 152 | - | 267 | - | - | - | 1 |
| | 1907 | 188 | - | - | 457 | - | - | 30 | |
| Schwetzing. Vorstadt/ Oststadt | 1895 | - | 28 | 229 | 1403 | - | - | 155 | |
| | 1901 | - | 112 | 314 | 1542 | - | - | 215 | 1 |
| | 1907 | - | 39 | 312 | 678 | - | - | 290 | |
| Lindenhof | 1895 | - | - | - | 415 | 120 | 164 | - | |
| | 1901 | - | - | - | 1110 | 188 | 189 | - | |
| | 1907 | - | - | - | 3735 | 139 | 271 | - | |
| Neckarstadt | 1895 | - | 20 | 15 | 600 | 205 | - | - | 7 |
| | 1901 | - | 63 | 29 | 765 | 153 | - | - | |
| | 1907 | - | 41 | 119 | 1057 | 13 | - | - | |
| Industrie- hafen | 1895 | - | - | - | - | - | - | - | |
| | 1901 | 10 | - | 363 | 267 | 14 | - | - | |
| | 1907 | 14 | - | 666 | 423 | 55 | 183 | 69 | 5 |
| Waldhof Sandhofen | 1895 | - | 517 | 151 | - | 261 | - | - | 167 |
| | 1901 | - | 430 | 209 | 508 | 447 | - | 1051 | 174 |
| | 1907 | - | 453 | 277 | 930 | 511 | - | 1195 | 182 |
| Käfertal | 1895 | - | - | - | - | 784 | 23 | 26 | |
| | 1901 | - | 94 | - | 387 | 689 | 22 | 103 | 12 |
| | 1907 | - | 141 | - | 1512 | 796 | 16 | - | 6 |
| Neckarau | 1895 | - | - | 343 | 453 | - | 56 | 432 | |
| | 1901 | - | 23 | 455 | 881 | - | 28 | 806 | |
| | 1907 | - | 25 | 528 | 1363 | - | 57 | 1092 | |
| Rheinau- Seckenheim | 1895 | - | 315 | - | - | 573 | - | - | |
| | 1901 | 160 | 495 | 216 | 18 | 871 | 33 | 69 | |
| | 1907 | 222 | 715 | 330 | 103 | 1477 | 309 | - | |
| insgesamt | 1895 | 125 | 1255 | 760 | 3254 | 1943 | 244 | 654 | 198 |
| | 1901 | 360 | 1417 | 1690 | 5809 | 2377 | 272 | 2302 | 212 |
| | 1907 | 424 | 1446 | 2383 | 10390 | 3006 | 852 | 2786 | 210 |

LANZ, die allein 3735 Arbeiter beschäftigte, erklärt. Die Zigarrenindustrie beschäftigte dagegen in 6 Betrieben nur insgesamt 194 Arbeiter.

Ähnlich lagen die Verhältnisse in der Neckarstadt, wo die der Zahl der Betriebe nach überlegene Nahrungs- und Genußmittel-Industrie (Brauereien) im Jahre 1907 in 6 Betrieben nur 362 Arbeiter beschäftigte, während in den 4 Betrieben der Maschinen- und Werkzeug-Industrie im selben Jahre 1057 Arbeiter beschäftigt waren.

Besonders deutlich zeigt sich im Gebiet Waldhof-Sandhofen die Diskrepanz zwischen der Anzahl der Betriebe der zahlenmäßig führenden Gewerbegruppe und der Zahl der darin beschäftigten Arbeiter. Obgleich im Jahre 1907 die Zigarrenindustrie mit 7 Betrieben zahlenmäßig dominierte, beschäftigte sie insgesamt nur 350 Arbeiter. Die zur Textilindustrie zählende, im Jahre 1897 gegründete SÜDDEUTSCHE JUTEINDUSTRIE AG beschäftigte dagegen allein insgesamt 1195 Arbeiter, d.h. 845 Arbeiter mehr als die gesamte dort ansässige Zigarrenindustrie.

Aus der Statistik auf Seite 130 geht auch für Neckarau hervor, daß der größte Teil der insgesamt 5486 Arbeiter nicht etwa in den 13 Fabriken der zahlenmäßig führenden Gewerbegruppen "Metallverarbeitung" und "Maschinen und Werkzeuge" beschäftigt war, sondern in der Gewerbegruppe Holz- und Schnitzstoffe. Dies erklärt sich aus der Tatsache, daß im Jahre 1907 die RHEINISCHE GUMMI & CELLULOIDFABRIK mit 2206 Arbeitern von der großherzoglich badischen Fabrikinspektion der Gewerbegruppe Holz- und Schnitzstoffe zugeordnet worden war [1].

Die zweite Strukturwandlung innerhalb der Industrie war die Schwerpunktsbildung in der Metallindustrie. Die ersten Fabriken dieses Industriezweiges wurden in Mannheim in den vierziger Jahren des 19. Jahrhunderts gegründet. Ihre Zahl nahm rasch zu, und im Jahre 1884 nahm die Metallindustrie mit 27 Betrieben die dritte Stelle unter den Mannheimer Gewerbegruppen ein. Elf Jahre später (1895) konnte sie zahlenmäßig bereits an erster Stelle stehen. Im Jahre 1907 gehörten

---

1) Gerhard, Paul, a.a.O., Seite 18

(nach einer hier nicht wiedergegebenen Statistik von Paul Gerhard) von den damals bestehenden 13 Großbetrieben (Betrieben mit mindestens 500 Beschäftigten) 5 Betriebe der Metallindustrie an. Diese beschäftigten mit insgesamt 7582 Arbeitern fast die Hälfte aller in den 13 Großbetrieben beschäftigten Arbeiter (15 884).

In der folgenden Statistik [1] werden die Beschäftigtenzahlen der bedeutendsten Mannheimer Industriezweige in den Jahren 1895 und 1910 einander gegenübergestellt. In dieser Gegenüberstellung tritt die genannte Schwerpunktsbildung deutlich in Erscheinung.

| Industriezweig | Beschäftigte | |
|---|---|---|
| | 1895 | 1910 |
| Maschinen, Werkzeuge Apparate | 3 802 | 12 795 |
| Metallverarbeitung | 1 530 | 2 588 |
| insgesamt | 5 332 | 15 383 |
| Gummi- und Zelluloid-Industrie | 1 472 | 4 122 |
| Nahrungs- und Genußmittel-Industrie | 2 640 | 3 103 |
| Chemische Industrie | 1 722 | 1 315 |
| Verschiedene | 6 412 | 11 025 |
| insgesamt | 17 578 | 34 948 |

Diese Schwerpunktsbildung stand auch mit der oben geschilderten örtlichen Strukturwandlung in engem Zusammenhang. Denn es waren vor allem die Firmen der Metallindustrie, die zum Zwecke von Betriebserweiterungen ihre Betriebe nach den Außenbezirken der Stadt verlegen mußten.

---

1) Handelskammerbericht des Jahres 1910

## Markante einzelwirtschaftliche Strukturwandlungen

### Vorbemerkung

Die in den beiden ersten Teilen dieser Arbeit aufgezeigte wirtschaftliche Entwicklung und die daraus resultierenden Strukturwandlungen sollen im folgenden durch die Betrachtung besonders markanter einzelwirtschaftlicher Entwicklungen und der dabei eingetretenen Strukturwandlungen noch stärker beleuchtet werden.

### I. Die Wandlungen im Verkehr mit Getreide

#### 1) Mannheim als lokaler Markt für das in der Umgebung angebaute Getreide

Siehe meine Ausführungen auf den Seiten 10 und 11.

#### 2) Das Entstehen eines Getreidezwischenhandels

Siehe meine Ausführungen auf den Seiten 12 und 13.

#### 3) Mannheim wird durch das Aufkommen eines Getreidegroßhandels zum Exportplatz

Siehe meine Ausführungen Seite 13

#### 4) Mannheim wird zum Importplatz für Getreide

Siehe meine Ausführungen auf den Seiten 20 und 21.

#### 5) Die Mannheimer Produktenbörse und ihr Einfluß auf die Entwicklung des Mannheimer Getreidehandels

In der Periode des selbständigen und des sogar über den Ozean greifenden Handels mit Getreide hatte dieser eine große Stütze an der Mannheimer Börse. Sie wurde im Jahre 1862 gegründet. Die ersten Bestrebungen zur Schaffung einer solchen Institution lagen beinahe 20 Jahre weiter zurück. Bereits im Jahre 1846 nämlich wurde ein Versuch zur Gründung einer Börse gemacht. Die Initiative ging in erster Linie von Mannheimer Getreidehändlern aus. Es fanden sich etwa 250 Interessenten zusammen, die ein vorläufiges Börsenreglement

vereinbarten und einen provisorischen Börsenverkehr einrichteten. Zu einer endgültigen Einrichtung des Börsenbetriebes kam es jedoch wegen der geringen Zahl der auf einen Börsenverkehr angewiesenen Firmen damals nicht. Einem erneuten, im Anfang der fünfziger Jahre gemachten Versuch war das gleiche Schicksal beschieden [1].

Erst im Jahre 1862 waren die wirtschaftlichen Verhältnisse so weit gediehen, daß eine solche Einrichtung mit Erfolg bestehen konnte. Die jetzige Initiative ging von drei Mannheimer Inhabern von Handelsfirmen aus, die zwölf weitere Firmeninhaber zu Besprechungen über den Aufbau des projektierten Börseninstituts einluden. In dieser ersten Gründungsversammlung wurde am 17. September 1862 der Beschluß gefaßt, einen größeren Kreis von Kaufleuten für den Plan zu interessieren. So kam es zu der am 23. September 1862 in der Wirtschaft "Badener Hof" abgehaltenen Versammlung, in der sich aus der Zahl der Erschienenen 49 Firmen verpflichteten, für die Kosten der ersten Einrichtung mit je 10 Gulden aufzukommen. Gleichzeitig wurde ein provisorischer Vorstand gewählt, der zusammen mit einem fünfköpfigen Komitee einen Statutenentwurf ausarbeiten sollte [2]. In der ersten, am 18. Dezember 1862 einberufenen Generalversammlung der Börsenmitglieder (deren Zahl inzwischen auf 169 angewachsen war), wurden die vorgeschlagenen Statuten genehmigt, und der Vorstand, der statutengemäß aus neun Personen bestehen sollte, gewählt [3]. Damit war die Börse konstituiert. Die erste Börsenzusammenkunft fand am 26. Januar 1863 in dem als Börsenlokal ausersehenen und im Quadrat D 4, 6 am sogenannten Fruchtmarkt gelegenen Kaffee Pfisterer statt [4]. Nach Friedrich Walter [4] wurden neben den Preisen für Getreide, Mehl, Tabak, Öl u.a. zuerst auch Effekten notiert. Es zeigte sich aber bald, daß sich außer in Getreide und Mehl kein nennenswerter Verkehr entwickelte, weshalb der andere Verkehr eingestellt wurde [5]. Die an der Börse in Getreide und Mehl getätigten Geschäfte aber haben Mannheim zu einem Handelsplatz ersten Ranges erhoben, und die Mannheimer Produktenbörse selbst wurde durch ihre Geschäfte in diesen Produkten, zu denen sich später auch solche in Futtermitteln gesellten, zu einer der bedeutendsten Produktenbörsen

---

1) Walter, Friedrich, Bd. II, a.a.O., Seite 443/444
2) Kaufmann, Max "Ein halbes Jahrhundert Mannheimer Börse" Mannheim 1912, Seite 9/10
3) General-Landes-Archiv, Abt. 237, Zugang 1932, Nr. 22, Fasc. 37
4) Walter, Friedrich, Bd. II, a.a.O., Seite 508
5) Kaufmann, Max, a.a.O., Seite 13

Deutschlands, die den großen, viel älteren internationalen Börsen von Berlin, Hamburg, Frankfurt und Köln, was den Produktenhandel betraf, bald gleichwertig zur Seite treten konnte. Im folgenden seien noch einige wichtige Daten aus der Entwicklungsgeschichte der Mannheimer Produktenbörse genannt, die eine Änderung oder Erweiterung ihrer Geschäftstätigkeit bedeuteten.

So wurde, um die bei Börsengeschäften immer wieder entstehenden Streitfragen schneller schlichten zu können, als dies bisher durch die Handelsgerichte geschehen war, am 3. April 1879 in einer Generalversammlung die Einsetzung eines ständigen, in den Statuten verankernden Schiedsgerichtes beschlossen [1]. Die Sprüche dieses Gerichtes erfreuten sich bald großer Beliebtheit. Später wurden vom Schiedsgericht neben Streitigkeiten in Geschäften mit Getreide, Mehl und Futtermitteln auch solche in Geschäften mit Landesprodukten sowie in Schiffahrts- und Assekuranzangelegenheiten, soweit sie im Zusammenhang mit den an der Börse getätigten Geschäften standen, erledigt. Die Art der Durchführung der Verfahren und die Schiedssprüche selbst wurden sowohl im Inland wie im Ausland als vorbildlich bezeichnet. In manchen Jahren sollen bis zu tausend Streitfälle durch das Schiedsgericht der Mannheimer Börse erledigt worden sein [2].

Eine neue, wenn auch nicht bedeutende Wandlung in der Entwicklung der Mannheimer Produktenbörse fand im Jahre 1888 mit der Eröffnung des Getreideterminhandels statt, nachdem die diesem bisher entgegenstehenden Statuten geändert worden waren. Das Termingeschäft, das im März dieses Jahres seinen Anfang nahm, konnte aber niemals einen großen Umfang annehmen, da der Mannheimer Getreidehandel seine Hauptaufgabe nicht in der Spekulation, sondern in der effektiven Versorgung der von ihm belieferten Gebiete - also im Effektivhandel- sah. So brachte auch das im Börsengesetz des Jahres 1896 ausgesprochene Verbot des Terminhandels der Mannheimer Börse keine fühlbaren Umsatzverluste [3].

Dagegen stellte eine andere Bestimmung des neuen Börsengesetzes den Weiterbestand der Mannheimer Börse in Frage. Das Börsengesetz verlangte nämlich für die Preisnotierungen die Verantwortlichkeit des

---

1) Kaufmann, Max, a.a.O., Seite 15
2) Mannheimer Produktenbörse "Mannheim im internationalen Getreideverkehr", Heidelberg 1948, Seite 27
3) Mannheimer Produktenbörse, a.a.O., Seite 25/26

Börsenvorstandes. Diese geforderte Verantwortlichkeit stand aber in Widerspruch zu den Bestimmungen der §§ 2, 31 und 32 der Statuten der Mannheimer Börse. Man stand also vor der Wahl, diese §§ abzuändern oder die Börse aufzulösen. In einer vom Vorstand auf den 15. Februar 1897 einberufenen Generalversammlung stimmten die Mitglieder über diese Frage ab. Obgleich eine absolute Mehrheit von 41 zu 38 Stimmen die Auflösung forderte, kam diese nicht zustande, weil satzungsgemäß die Auflösung einer Zweidrittel-Mehrheit bedurfte. Es mußte also zur Abänderung der vom neuen Börsengesetz betroffenen Paragraphen geschritten werden [1].

Außerdem brachte das Jahr 1897 die Vereinigung der Produktenbörse mit der seit dem Jahre 1884 bestehenden selbständigen Effektenbörse. Nach Max Kaufmann [2] wurde ein Anschluß der Effektenbörse an die Produktenbörse schon im Jahre 1887 erwogen, kam aber wegen der Unmöglichkeit, verschiedene divergierende Forderungen der beiden Institutionen aufeinander abzustimmen, nicht zur Durchführung. Erst als das Börsengesetz des Jahres 1896 die Effektenbörse nötigte, ihre Organisation den gesetzlichen Vorschriften anzupassen und ihre bisherigen Satzungen zu ändern, kam es nach erneuten Verhandlungen zwischen den Vertretern der beiden Börsen zur endgültigen Vereinigung beider Institute. Der Zusammenschluß wurde im § 1 der Mannheimer Börsenordnung des Jahres 1897 wie folgt formuliert [2]: In Mannheim besteht eine Börse, in zwei Abteilungen zerfallend, in eine für das Warengeschäft - die Produktenbörse - und eine für das Geschäft in Wertpapieren - die Effektenbörse.

Die Größe und Bedeutung der letzteren veranschaulicht am besten die Anzahl der Notierungen in den Jahren 1894 und 1912. Es waren dies [2]:

im Jahre 1884 außer deutschen Staatsanleihen 13 festverzinsliche Werte und die Aktien von 30 Unternehmen,

im Jahre 1912 außer deutschen Staatsanleihen 32 festverzinsliche Werte und die Aktien von 63 Unternehmen.

Eine letzte Erweiterung der Geschäftstätigkeit der Produktenbörse brachte im Jahre 1908 die Einführung des "handelsrechtlichen Lieferungsgeschäftes", einer Abart des Termingeschäftes, das durch die Börsengesetznovelle des Jahres 1908 gestattet wurde. Die Mannheimer

---

1) Kaufmann, Max, a.a.O., Seite 19-21
2) Kaufmann, Max, a.a.O., Seite 49-52

Produktenbörse machte von dieser neuen Möglichkeit Gebrauch, um dem Bedürfnis nach Sicherungs- und Deckungsgeschäften, vornehmlich im Weizenhandel, gerecht zu werden [1].

Große Verdienste erwarb sich die Mannheimer Produktenbörse um die reibungslose Abwicklung der an der Börse abgeschlossenen Geschäfte. So beseitigten die am 9. November 1887 von der Versammlung der Mannheimer Börsenmitglieder beschlossenen "Bestimmungen bei Zusammenladung von Getreide" einen bis dahin bestehenden, zu vielen Prozessen Anlaß gebenden Zustand der Rechtsunsicherheit [2]. Nach diesen "Bestimmungen", denen sich bald sämtliche Interessenten (Verfrachter, Spediteure, Schiffahrts- und Versicherungsgesellschaften) anschlossen, verrechneten seit dieser Zeit die Empfänge von Getreide jeweils am 1. und 15. eines jeden Monats ihr Manko, bezw. ihren Überschuß, bei Getreidezusammenladungen, die im Schiff nur durch Holzschotten oder Matten getrennt gewesen waren, zu den für diese Verrechnung halbmonatlich von der Börse festgesetzten Preisen, den sogenannten "Verteilungspreisen".
Diese "Bestimmungen für Zusammenladungen von Getreide", die zunächst nur für Schiffsladungen auf dem Rhein galten, wurden im Jahre 1890 auch auf Seeschiffe ausgedehnt [2].

Auch an der Ausarbeitung der kurz nach der Jahrhundertwende zustandegekommenen, sogenannten "deutsch-niederländischen Verträge", die eine Vereinheitlichung aller mit den Exporteuren der osteuropäischen Staaten abzuschließenden Kaufkontrakte vorsahen, hatte die Mannheimer Börse erheblichen Anteil [3]. Bis zu diesem Zeitpunkt waren nämlich alle Getreidekäufe ausschließlich auf Grund von individuell ausgearbeiteten Kaufverträgen zustandegekommen, wobei in der Regel die Verkäufer die Kauf- und Lieferungsbedingungen diktierten. Um diesem Mißstand erfolgreich entgegentreten zu können, schlossen sich die deutschen mit den übrigen europäischen Importeuren zu gemeinsamem Vorgehen zusammen. Dieses richtete sich in erster Linie gegen den Mißstand, daß gegen die osteuropäischen Exporteure, wenn sie minderwertiges Getreide geliefert hatten, die Ansprüche auf Schadenserssatz wegen der großen Entfernung des zuständigen Gerichtsstandes und des dort bestehenden unterschiedlichen

---

1) Dörr, Wilhelm, "Der Mannheimer Getreidehandel und die Mannheimer Börse in ihrem Wesen und in ihrer Entwicklung bis zum Jahre 1924", Seite 109-111
2) Kaufmann, Max, a.a.O., Seite 17/19
3) Dörr, Wilhelm, a.a.O., Seite 125-132

Rechts nur schwer geltend gemacht werden konnten. Erst die 1904 bezw. 1905 festgelegten drei "deutsch-niederländischen Verträge" beseitigten diesen Mißstand. Denn neben anderen einheitlichen Kauf- und Lieferungsbedingungen, die sie enthielten, sahen sie auch eine Bindung an die Schiedsgerichte derjenigen Staaten vor, denen die Käufer angehörten.

Daß Mannheim neben Berlin zum größten Getreidehandelsplatz Deutschlands wurde, war also auch der umsichtigen und zielbewußten Arbeit der Leitung der Mannheimer Produktenbörse zu verdanken.

6) Begünstigung des Getreidehandels durch die Schaffung neuer Verkehrswege

Letztere Tatsache widerspricht aber nicht der immer wieder betonten Feststellung, daß die Hauptvoraussetzung für die glänzende Entwicklung des Mannheimer Getreidehandels die günstige geographische Lage der Stadt war. Der Umstand z.B., daß diese infolge ihrer Lage zum Ausgangspunkt des Verkehrs der im Jahre 1866 vollendeten Odenwaldbahn wurde, brachte ihrem Getreidehandel die Möglichkeit, auf kürzestem Wege, Getreide aus den Balkanländern zu beziehen. Das bis Passau per Schiff transportierte Getreide wurde nämlich dort auf die Bahn umgeschlagen und kam schließlich über die Odenwaldbahn nach Mannheim. Damit trat der Mannheimer Getreidehandel in scharfe Konkurrenz mit dem Mainzer Handel, der das Getreide per Schiff über den Main-Donau-Kanal bezog. Erleichtert wurde dem Mannheimer Getreidehandel das neue Geschäft mit Ungarn dadurch, daß bereits im Jahre 1863 die Mannheimer Firma Jakob Hirsch & Söhne in Budapest eine Filiale errichtet hatte, um von dort in deutsche Gebiet Getreide zu importieren [1]. Bald wurde die Mainzer Getreideeinfuhr von der Mannheimer in solchem Maße überflügelt, daß Mainz seine Bedeutung als Getreidehandelsplatz an Mannheim verlor.
Die Statistik auf der folgenden Seite, die die Gesamtgetreideeinfuhr, die per Schiff im Mannheimer Hafen in der Zeit von 1845 - 1914 erfolgte, wiedergibt, läßt deutlich die wachsende Bedeutung und Größe des Mannheimer Getreidehandels erkennen. Zur richtigen Beurteilung dieser Statistik aber sei vermerkt, daß die geringe Getreideanfuhr im Hafen während der sechziger Jahre eine starke

1) Landgraf Josef, a.a.O., Seite 9

## Getreidezufuhren im Mannheimer Hafen im Fünfjahresdurchschnitt

| in den Jahren | in Tonnen |
|---|---|
| 1845 - 1849 | 6 180 |
| 1850 - 1854 | 15 435 |
| 1855 - 1859 | 41 209 |
| 1860 - 1864 | 12 324 |
| 1865 - 1869 | 10 064 |
| 1870 - 1874 | 47 688 |
| 1875 - 1879 | 100 249 |
| 1880 - 1884 | 187 209 |
| 1885 - 1889 | 267 788 |
| 1890 - 1894 | 389 061 |
| 1895 - 1899 | 767 094 |
| 1900 - 1904 | 856 918 |
| 1905 - 1909 | 949 590 |
| 1910 - 1914 | 898 047 |

Zusammengestellt nach den Angaben bei:

Landgraf, Josef, "Der Getreidehandel Mannheims in den letzten fünfzig Jahren und das Geschäftshaus Jakob Hirsch & Söhne" Mannheim o.J. (Seite 18) und nach solchen in "Mannheim im internationalen Getreide-Verkehr", herausgegeben von der Mannheimer Produktenbörse, Heidelberg 1948 (Seite 24).

Anfuhr von ungarischem Getreide gegenüberstand, die per Bahn erfolgte und deshalb in dieser Statistik nicht erfaßt ist.

Die Statistik zeigt ferner, daß die begonnene internationale Verflechtung im Getreidehandel einen raschen Fortgang nahm, als deren Folge der Handel in den nächsten Jahrzehnten eine ungeahnte Höhe erreichte, und Mannheim zu einem Knotenpunkt des Weltgetreidehandels wurde. Einige Zahlenangaben sollen diese Tatsache verdeutlichen. Von drei in das deutsche Zollgebiet via Emmerich eingeführten Getreidearten (Weizen, Roggen, Gerste) wurden beispielsweise im Jahre 1873 im Mannheimer Hafen gelöscht [1]:

an Weizen 67 %
an Roggen 9 %
an Gerste 27 %.

Daraus ergibt sich, daß die Mannheimer Getreidefirmen allein mehr Weizen bezogen als die übrigen rheinischen Handelsstädte zusammen. Absatzgebiet waren in erster Linie Süddeutschland und die Schweiz. Die geringe Einfuhr von Roggen lag darin begründet, daß Süddeutschland und die Schweiz weniger Bedarf an Roggenmehl hatten, weil Roggen im Oberrheingebiet in genügender Menge angebaut wurde, und die dortigen Erträge sogar noch eine teilweise Versorgung der Gebiete am Mittel- und Niederrhein sowie eine solche von Holland und England ermöglichten. Auch für Gerste traf dies in weitgehendem Maße zu [1].

7) Der Verlust von Absatzgebieten

Trotz dieser äußerst günstigen Entwicklung blieb der Mannheimer Getreidehandel vom Verlust einiger Absatzgebiete nicht verschont. So verlor er, wie bereits auf den Seiten 60 bis 62 dieser Arbeit ausführlich geschildert, sowohl durch den Bau der St. Gotthardbahn und der Bahnlinie Marseille-Genf als auch durch den in den achtziger Jahren aufkommenden südrussischen Getreideexport die Süd- und Westschweiz als Absatzgebiete. In der Nordschweiz hingegen konnte er sich aus den folgenden Gründen weiterhin behaupten. Auch der Mannheimer Getreidehandel kaufte nämlich südrussisches Getreide, dessen Mehl von den Konsumenten der Schweiz wegen seiner besseren Qualität dem aus amerikanischen Getreide vorgezogen wurde, ein [2].

---

1) Handelskammerbericht der Jahre 1873/74
2) Egli, Albert, a.a.O., Seite 90

Dieses Getreide konnte per Schiff bis Mannheim gefahren werden. Der Schiffsweg vom Schwarzen Meer bis nach Mannheim war allerdings wesentlich weiter als der von dort nach Genua oder Marseille. Dafür war aber der Frachtweg per Eisenbahn von Mannheim in die Nordschweiz viel kürzer als der von Genua durch den St. Gotthard oder der von Marseille über Genf. Da die Bahnfracht aber viel teurer als die Schiffsfracht war, kamen die Gesamttransportkosten nach der Nordschweiz über Rotterdam und Mannheim nicht teurer als die über die beiden südlichen Routen. Außerdem hatte die Verfrachtung über Rotterdam noch den Vorzug einer rascheren Löschung der Ladung und bot günstigere Rückfrachtmöglichkeiten als die Verfrachtung über Genua und Marseille, Umstände, die beide die Gesamttransportkosten zu Gunsten der Route Rotterdam beeinflußten.[1)].

Die folgende Statistik, die die Entwicklung des Transitverkehrs über die drei genannten Routen von 1885 - 1894 zeigt, gibt ein anschauliches Bild von dem Umfang der Ausfälle, die der Mannheimer Getreidehandel durch seine Verdrängung aus der Süd- und Westschweiz und durch seine Beschränkung auf die Nordschweiz erlitt. Betrug doch die während des ganzen Zeitraumes (1885 - 1894) über Mannheim eingeführte Getreidemenge kaum ein Viertel des Gesamtgetreideimportes in die Schweiz, der über die drei Hauptrouten erfolgte. Ganz so groß, wie die Statistik den Ausfall für den Mannheimer Getreidehandel erscheinen läßt, dürfte er allerdings in Wirklichkeit nicht gewesen sein, da über die beiden südlichen Routen auch ein immer größer werdender Teil des österreichisch-ungarischen Getreides seinen Weg in die Schweiz nahm [x)]. Aber auch unter Berücksichtigung dieser teilweisen Einschränkung seines Exportausfalles wurde der Mannheimer Getreidehandel von diesem Strukturwandel in der Belieferung der Schweiz, der wie schon gesagt, auf die Eröffnung der St. Gotthardbahn und der Bahnlinie Marseille-Genf zurückzuführen war, hart betroffen.

---

1) Egli, Albert, a.a.O., Seite 93 - 95

x) Bis zur Eröffnung der beiden südlichen Routen war das österreichisch-ungarische Getreide ausschließlich auf dem Festland, nämlich zu Schiff auf der Donau und dann weiter per Eisenbahn dorthin gebracht worden.

Transitverkehr nach der Schweiz in Tonnen [1]

| im Jahr | über Mannheim | über Genua | über Marseille |
|---|---|---|---|
| 1885 | 40 355 | 69 913 | 46 446 |
| 1886 | 46 955 | 31 516 | 30 218 |
| 1887 | 41 886 | 24 225 | 43 860 |
| 1888 | 14 876 | 31 020 | 72 740 |
| 1889 | 14 389 | 32 696 | 96 697 |
| 1890 | 18 091 | 34 603 | 118 277 |
| 1891 | 26 534 | 59 068 | 120 577 |
| 1892 | 37 800 | 41 129 | 86 081 |
| 1893 | 40 004 | 64 413 | 96 779 |
| 1894 | 13 010 | 122 542 | nicht ermittelt |

Der Rückgang des Exports nach der Schweiz wurde völlig ausgeglichen durch die größere Nachfrage nach Getreide, die in Süddeutschland während der achtziger und neunziger Jahre auftrat und immer höhere Anforderungen an den Mannheimer Getreidehandel stellte. Veranlaßt war diese vermehrte Nachfrage durch die starke Zunahme der Bevölkerung infolge der außerordentlichen Fortschritte der Hygiene und infolge der Erhöhung des Lebensstandards der Bevölkerung, der für minderwertigere Lebensmittel Getreideprodukte verlangte.

8) Aufkommen der Mannheimer Großmühlen und teilweise Ausschaltung des Mannheimer Getreidehandels durch diese

Hatte also die aufkommende Konkurrenz in der Süd- und Westschweiz das Gesamtgeschäft der Mannheimer Getreidehändler kaum schädigen können, so entstand ihnen gegen Ende des 19. Jahrhunderts und anfangs des 20. Jahrhunderts, also gegen Ende meines Betrachtungszeitraumes, eine andere Gefahr. Diese kam von den während dieser Zeit in Mannheim erbauten und den sich dort konzentrierenden Großmühlen, oder besser gesagt, von der Art wie diese das von ihnen benötigte Getreide einkauften. Wie kam es aber in Mannheim zu Großmühlen? Die bisherigen Mahlmühlen waren infolge alleiniger Verwendung des Wassers als Antriebskraft viele Jahrhunderte standortgebunden. Sie lagen deshalb im Großraume Mannheim größtenteils an den Rändern und in den Tälern des Odenwaldes, wo starke Wasserläufe die Gebirge durchstießen. Mit der Erfindung der Dampfkraft aber ging die Stand-

1) Borgius, Walter, a.a.O., Seite 102

ortgebundenheit der Mahlmühlen zu Ende. Außerdem konnte die Benutzung der Dampfkraft in beliebigem Maße gesteigert werden, während die Wasserkraft an die vorhandene Wassermenge gebunden war. Die Erfindung und Ausnutzung der Dampfkraft inspirierte und ermutigte also geradezu zum Bau von Großmühlen. Zur Wahl Mannheims trug viel der Umstand bei, daß die Beschaffung von Heizmaterial in Mannheim als einem Zentrum der Kohlen- und Holzanfuhr und des Kohlen- und Holzhandels unter günstigsten Bedingungen erfolgen konnte und außerdem die Tatsache, daß Mannheim infolge seiner geographischen Lage und seiner Verkehrsverbindungen bereits im süddeutschen Raum der Hauptplatz für die Getreideeinfuhr war, eine Getreidebörse besaß und für den Absatz der Mühlenprodukte die denkbar besten Möglichkeiten bot.

Diese Gründe hatten bereits im Jahre 1883 die Firma Eduard Kauffmann, Söhne veranlaßt, in Mannheim am Verbindungskanal eine Roggen- und Weizenmühle zu erbauen, die die erste der heute noch bestehenden Mannheimer Großmühlen war [1]. Zu einem Großmühlenzentrum wurde Mannheim aber erst in dem Jahrzehnt von 1897 - 1907. Begonnen wurde dieser Abschnitt im Jahre 1897 mit der Erstellung der Rheinmühlenwerke AG am Rheinkai [2].

Zu den Gründen, die bereits genannt wurden und die Mannheim als Platz für Großmühlen besonders geeignet erscheinen ließen, kam für drei bedeutende Mühlen, die sich in der Umgebung der Stadt befanden, ein weiterer, der sie veranlaßte, ihre Betriebe nach Mannheim zu verlegen. Es war dies das Bestreben, die Transportkosten zu sparen, die die Anfuhr des Getreides vom Hafen Mannheim zur entfernt gelegenen Verarbeitungsstelle und die Rückbeförderung des Mehles zur Verteilungsstelle Mannheim verursachten. Zudem bot der damalige Ausbau des Floßhafens zu einem Industriehafen (1897 - 1907) eine einmalig günstige Gelegenheit zur Verlegung von Mühlen. So fanden folgende Verlegungen nach dem Industriehafen statt [2]:

| im Jahre | Firma | von |
|---|---|---|
| 1903 | Werner & Nicola | Neckargemünd |
| 1907 | H. Hildebrand & Söhne | Weinheim |
| 1907 | Pfälzische Mühlenwerke | Schifferstadt |

Die neue Großmühlenindustrie nahm einen raschen Aufschwung. Ein Ver-

---

1) Boos, Fritz, a.a.O., Seite 6
2) Boos, Fritz, a.a.O., Seite 7

gleich der im Jahre 1893 in Mannheim angefahrenen und von hier versandten Getreide- und Mehlmengen mit den im Jahre 1911 angefahrenen und versandten Mengen veranschaulicht die neue Entwicklung. Obgleich die in der folgenden Statistik [1] aufgeführten Zahlen nur als für Mannheim und Ludwigshafen geltende Summen zur Verfügung stehen, leidet darunter die Beweiskraft für Mannheim nicht, da der überwiegende Teil des Getreide- und Mehlverkehrs auf Mannheim entfiel.

| Jahr | Anfuhr in t | Versand in t | mehr an Anfuhr in t | mehr an Versand in t |
|---|---|---|---|---|
| 1893 | | | | |
| Getreide | 472 447 | 383 002 | 89 445 | - |
| Mehl | 33 071 | 31 826 | 1 245 | - |
| 1911 | | | | |
| Getreide | 972 732 | 347 792 | 624 940 | - |
| Mehl | 105 723 | 434 940 | - | 329 217 |

Die Zahlen für 1893 zeigen, daß von dem angefahrenen Getreide am Ort (im wesentlichen für Eduard Kauffmann, Söhne, Mannheim; H. Hildebrand & Söhne, Weinheim und Pfälzische Mühlenwerke, Schifferstadt) nur etwa 20 % zur Vermahlung verblieb; die Menge des versandten Mehles entspricht beinahe der Menge des angefahrenen, etwa 5 % verblieb sogar am Ort. Daraus geht hervor, daß im Jahre 1893 die Handelsmühlen von Mannheim und nächster Umgebung kaum den örtlichen Mehlbedarf befriedigen konnten. Dagegen zeigen die Zahlen für das Jahr 1911, daß von den angefahrenen 972 273 t Getreide 597 940 t - das sind etwa 60 % - am Ort zur Vermahlung verblieben, und daß deshalb auch der Versand von Mehl die Anfuhr um 329 207 t übertraf.

Zu derselben Feststellung kam auch die Mannheimer Produktenbörse in einer 1948 erschienenen Broschüre "Mannheim im internationalen Getreideverkehr". Darin wird gesagt, daß im Jahre 1890 noch 92 % des angefahrenen Weizens direkt in die Konsumgebiete ging, während im Jahre 1900 nur noch 65 % direkt dorthin gingen. Nach derselben Quelle betrug die Steigerung des Mehlversandes Mannheim-Ludwigshafen von der Jahrhundertwende bis zum Jahre 1913 mehr als 200 %.
In diesem Zusammenhange ist es auch von Interesse zu erfahren, welche Stellung Mannheim als Weizenimportplatz im gesamten Weizeneinfuhrhandel Deutschlands im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts

---

1) Boos, Fritz, a.a.O., Seite 33

eingenommen hat. Nach dem Handelskammerbericht des Jahres 1910 betrug der Anteil Mannheims an der Gesamtweizeneinfuhr Deutschlands im Jahre

1900 = 20,35 %
1905 = 18,26 %
1910 = 19,59 %

Mannheim hat also in diesem Jahrzehnt rund ein Fünftel der gesamten in Deutschland eingeführten Weizenmenge erhalten.

Der immer mehr gesteigerten Tätigkeit der in Mannheim konzentrierten Großmühlenindustrie gelang es noch vor dem Jahre 1914 auf dem süddeutschen Mehlmarkt die ausländische und norddeutsche Mühlenkonkurrenz ganz und in deren übrigen Absatzgebieten zum Teil aus dem Felde zu schlagen.

Dem Mannheimer Getreidehandel aber brachte das Aufkommen und die Tätigkeit der Mannheimer Großmühlen empfindliche Verluste. Diese gingen nämlich allmählich dazu über, das benötigte Getreide zum Teil selbst in Übersse zu kaufen und von dort zu importieren [1]. Dadurch wurde die Mittlertätigkeit des Mannheimer Getreidehandels im wesentlichen auf die im Hinterland noch ansässigen Mittel- und Kleinmühlen beschränkt, was ihm einen umsatzmäßigen Rückgang brachte.

Der Mannheimer Getreideverkehr aber wurde durch die Entstehung und die Tätigkeit der Großmühlen insofern vor großen Einbußen bewahrt, als für diese große Getreidemengen zur Vermahlung nach Mannheim kamen, die ohne sie nach der Beendigung der Oberrheinregulierung direkt nach Süden verbracht und vom dortigen Mühlengewerbe verarbeitet worden wären. Für den Transport und den Verkauf von Mühlenerzeugnissen brachte die Oberrheinregulierung aber nur Vorteile.

## II. Die Wandlungen im Mannheimer Holzverkehr

### 1) Mannheim für Holz zuerst nur Speditionsplatz (bis zu Beginn der fünfziger Jahre)

Mannheims Bedeutung im Holzverkehr war zu Beginn meines Untersuchungszeitraumes (in den dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts)

---

1) Mannheimer Produktenbörse, a.a.O., Seite 28

sehr gering. Es war in dieser Zeit lediglich Speditionsplatz für die vom Oberrhein und Neckar hier zusammenkommenden Flöße. Diese wurden hier zu größeren, den sogenannten "Holländerflößen" umgebunden und wurden dann rheinabwärts nach deutschen Plätzen am Unterrhein und nach Holland geschickt.

2) Mannheim Handels- und Exportplatz für Holz
(vom Beginn der fünfziger Jahre bis zum Beginn der achtziger Jahre)

Die erste Wandlung im Mannheimer Holzverkehr vollzog sich im Laufe der fünfziger Jahre, als mehrere im badischen Schwarzwald ansässige Holzgroßhandlungen in Mannheim Filialen errichteten, und als einige württembergische Holzgroßhandlungen ihren Sitz ganz nach Mannheim verlegten. Dadurch wurde die Stadt zum Handelsplatz für Holz. Der Hauptgrund für die Niederlassung dieser Firmen in Mannheim war wohl der Umstand, daß ihre Lieferungen über Mannheim immer umfangreicher wurden, und daß die Anwesenheit der Lieferfirmen am Speditionsplatz für die Weiterverteilung des Holzes bessere Dispositionen ermöglichte. Ein weiterer Grund für die Errichtung von Filialen, bezw. für die Verlegung des Firmensitzes nach Mannheim, war die bessere Marktverbundenheit. Mannheim, das für die Geschäftsbeziehungen in anderen Warengattungen (Getreide, Landesprodukten und Kohlen) bereits zu einem Mittelpunkt geworden war, ließ auch im Holzhandel die Anknüpfung ausgedehnterer Geschäftsbeziehungen erhoffen. In der Tat gelang es auch hier, mit dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet, wo die Industrie und damit auch die Bautätigkeit rasch aufblühten, nutzbringende Geschäftsverbindungen anzuknüpfen. So kam bald ein lebhafter Holzverkehr von Mannheim nach dort zustande. Hierdurch wurde der Rückgang des Holzexports nach Holland, wohin der Mannheimer Holzhandel noch in den fünfziger Jahren die Hauptmenge seines Holzes ausgeführt hatte, voll ausgeglichen. Der Rückgang war auf den Umstand zurückzuführen, daß Holland immer mehr dazu überging, seinen Holzbedarf durch Einfuhren aus skandinavischen Ländern zu decken [1]. Der Grund hierfür lag zum Teil in der ständigen Verbilligung der Frachtkosten für diese Einfuhren und zum anderen in den sehr niedrigen Preisen für nordische Hölzer infolge eines rücksichtslosen Raubbaues in den nordischen Wäldern. Somit verlagerte sich für den Mannheimer Holzhandel sein Absatzgebiet immer mehr von

1) Wimmer, Emil, a.a.O., Seite 36

Holland nach den industriell aufblühenden Rheinprovinzen.

3) Mannheim wird Großsammel- und Umbindestelle für Langholzflöße und Umschlagsplatz für Schnittholz

Für den immer mehr an Umfang gewinnenden Mannheimer Verkehr mit Langholz war die Schaffung eines speziellen Floßhafens von größter Wichtigkeit. Er wurde nach Abschluß der Neckarkorrektion im Jahre 1871 in dem alten, stillgelegten Rheinbett geschaffen. Erst dieser längst ersehnte Floßhafen wurde den vom Holzhandel erhobenen Forderungen nach einem bequemen Sammel- und Umbindeplatz für die umfangreiche und für den Mannheimer Holzhandel so wichtige Langholzflößerei des Neckartales gerecht. Schon früher hatte der Bau der Eisenbahn und die Einführung der Dampfschiffahrt eine Änderung im An- und Abtransport von Schnitthölzern, die im badischen Schwarzwald gekauft wurden, gebracht. Diese waren vorher ausschließlich als "Oblast" von Flößen rheinabwärts transportiert worden. Seit Aufkommen der neuen Verkehrsmittel wurden sie aber per Bahn nach Mannheim befördert und hier von Kohlenschiffen übernommen, die damit eine erwünschte Rückfracht erhielten.

4) Mannheim als Importplatz für Holz

Die bereits erwähnten Zufuhren skandinavischer Hölzer nach Holland, die für den Mannheimer Holzexport, wie schon ausgeführt, den Verlust seines holländischen Absatzgebietes bedeuteten, drangen bald auch über den Rhein nach Deutschland vor. Dem Mannheimer Handelskammerbericht des Jahres 1866 zufolge fanden in diesem Jahr solche Zufuhren sogar bis über Mannheim hinaus statt. Es heißt dort: "Schwedische und norwegische Hölzer begegnen uns in Deutschland, Holland und Belgien. Die Steigerung der Zufuhr bis nach Mannheim herauf und in neuester Zeit auch darüber hinaus ist neben der Verteilung des entgegengesetzt fließenden Holzverkehrsstromes die markanste Erscheinung dieses Zeitabschnittes". Die Importe müssen rasch an Umfang gewonnen haben, denn J. Osswald [1] stellt fest, daß Mannheim, das ehemals Hauptplatz für den süddeutschen Holzexport war, bereits zu Beginn der achtziger Jahre überwiegend Importhafen für ausländische Hölzer geworden war - und das, obgleich seit den ersten Importen noch keine zwei Jahrzehnte vergangen waren. Dieser Strukturwandel

1) Osswald, Joseph "Mannheims Umschlagverkehr von 1879 bis 1908" phil. Diss. Heidelberg 1910, Seite 36

beweist, daß auch in Süddeutschland ein starker Bedarf an ausländischem Holz auftrat, und daß sich der Mannheimer Holzhandel auf die neuen Bedürfnisse umstellte. Trotzdem blieb zu Beginn der achtziger Jahre auch die Nachfrage nach inländischem Holz und der Handel mit solchem sehr groß.

Dieser äußeren Entwicklung, die durch die Veränderung der Bezugs- und Absatzgebiete gekennzeichnet war, lief seit Beginn der siebziger Jahre eine innere Entwicklung des Mannheimer Holzhandels parallel, die tiefgreifende Strukturwandlungen in der Organisation mit sich brachte [1]. Während der Holzhändler bis dahin mit allen gefragten Holzsorten und Holzarten handelte und zumeist auch sein eigener Spediteur war, wurde durch die Ausdehnung der Einkaufs- und Absatzgebiete sowie durch die immer größeren Ansprüche der Kundschaft eine allmähliche Spezialisierung des Handels notwendig. Einzelne Händler beschränkten sich infolgedessen auf den Handel mit inländischen Rundhölzern, andere auf den mit Schnittwaren; wieder andere betrieben nur den Import von ausländischen Hölzern. Das Speditionswesen wurde sogar ganz vom Handel getrennt und verselbständigt.

5) Verlust von Langholzbezugsgebieten und teilweise Verlagerung des Schnittwarenhandels (1885 - 1914)

Gegen Ende der achtziger Jahre (1887) wurde der Floßverkehr auf dem Rhein oberhalb von Mannheim für Langholz und Schnittholz (Oblast) gänzlich eingestellt (siehe die folgende Statistik: Floßverkehr Mannheim, Teil I, a) Ankunft auf dem Rhein). Dieser Vorgang bedeutete für Mannheim zunächst das Ende seines Handels mit dem bisher aus dem badischen Schwarzwald angefahrenen Langholz. Dieses so folgenschwere Ereignis ging in erster Linie auf den Umstand zurück, daß in den Stammholzanfallgebieten, den Schwarzwaldtälern, namentlich im Kinzing- und Murgtal schon früh eine Holzindustrie aufgekommen war, die sich in den achtziger Jahren stark entwickelte [2]. Sie verarbeitete das anfallende Holz in großem Umfang zu Schnittwaren und verfrachtete diese per Bahn. Sie war es auch, die die Einstellung der Flößerei auf den Zuflüssen des Rheins verlangte, da durch die Flößerei der Ausbau ihrer größtenteils durch Wasserkraft betriebenen Werke behindert wurde.

---

1) Wimmer, Emil, a.a.O., Seite 53/54
2) Wimmer, Emil, a.a.O., Seite 88/89

Zunächst fand der Umschlag und die Verteilung der meist für das rheinisch-westfälische Industriegebiet bestimmten Schnittwaren in Mannheim statt und lag in den Händen des Mannheimer Holzhandels. Nach der Jahrhundertwende aber verlagerte sich sowohl dieser Umschlag als auch dieser Handel nach den südlich von Mannheim am Rhein neuerbauten oder verbesserten Häfen, namentlich nach den Häfen Karlsruhe uhd Kehl [1].

Der Floßverkehr auf dem Neckar hingegen erfuhr in der Zeit vom Ende der siebziger Jahre bis Mitte der achtziger Jahre eine starke Erweiterung und konnte den gewonnenen Umfang bis etwa zur Jahrhundertwende beibehalten (siehe die folgende Statistik Floßverkehr Mannheim, Teil I, b) Ankunft auf dem Neckar). Dann setzte ein Rückgang ein, der aber nicht allein zu den Folgeerscheinungen der Wirtschaftskrise der Jahre 1901/02 zu rechnen ist, sondern vielmehr in einer teilweisen Änderung des Transportes der Rundhölzer zu suchen ist.

Viele von den Stammhölzern, die in dem vorzüglichen Floßhafen von Heilbronn zu Flößen gebunden wurden, stammten aus Bayern. Bayern, Baden und Württemberg hatten seit dem 1. Januar 1890 gemeinsame Eisenbahnvorzugstarife für Stammhölzer. Da nun für viele bayerische, namentlich südbayerische Holzanfallgebiete der Eisenbahnweg nach Heilbronn kürzer war als der nach den bayerischen Mainhäfen, transportierten viele bayerische Holzhändler ihre Rundhölzer nach Heilbronn, wo sie den Floßverkehr neckarabwärts wesentlich vermehrten. Bayern aber gelang es um die Jahrhundertwende, durch Ausbau seiner Mainhäfen und seiner Floßwege sowie durch eine geschickte Eisenbahntarifpolitik einen großen Teil der bisher nach Heilbronn gegangenen Eisenbahntransporte nach seinen Mainhäfen abzuleiten. Die Abnahme des Stammholzfloßverkehrs, die sich auf dem Neckar seit dem Jahre 1900 zeigte, entsprach ungefähr der Zunahme desselben Verkehrs in den bayerischen Mainhäfen.[2]. Dem Mannheimer Handel mit Langholz gingen durch diesen Strukturwandel im Transport beträchtliche Mengen von Stammholz verloren (siehe Statistik: Floßverkehr Mannheim, Teil I, b) Ankunft auf dem Neckar, in den Jahren von 1900 bis 1907).

---

1) Wimmer, Emil, a.a.O., Seite 88/89
2) Wimmer, Emil, a.a.O., Seite 85/86

Floßverkehr Mannheim in metr. Ztrn.

Teil I

a) ANKUNFT AUF DEM RHEIN

| | hartes Holz | | weiches Holz | | hart |
|---|---|---|---|---|---|
| Jahr | Stämme | Schnittware | Stämme | Schnittware | Stämme |
| 1877 | 34 641 | - | 40 804 | 44 288 | 23 232 |
| 1878 | 1 320 | - | 53 872 | - | 15 072 |
| 1879 | 413 | - | 33 534 | - | 3 481 |
| 1880 | - | - | 126 100 | - | 7 846 |
| 1881 | - | - | 98 334 | - | 22 217 |
| 1882 | - | - | 69 730 | - | 23 790 |
| 1883 | - | - | 20 110 | - | 12 220 |
| 1884 | - | - | 5 600 | 1 320 | 12 768 |
| 1885 | - | - | 18 790 | 2 500 | 4 940 |
| 1886 | - | - | 26 340 | - | 3 330 |
| 1887 | - | - | 21 680 | 2 310 | 2 540 |
| 1888 | - | - | - | - | 4 120 |
| 1889 | - | - | - | - | 7 100 |
| 1890 | - | - | - | - | 5 100 |
| 1891 | - | - | - | - | 6 150 |
| 1892 | - | - | - | - | 11 130 |
| 1893 | - | - | - | - | 1 830 |
| 1894 | - | - | - | - | - |
| 1895 | - | - | - | - | - |
| 1896 | - | - | - | - | - |
| 1897 | - | - | - | - | - |
| 1898 | - | - | - | - | - |
| 1899 | - | - | - | - | - |
| 1900 | - | - | - | - | - |
| 1901 | - | - | - | - | - |
| 1902 | - | - | - | - | - |
| 1903 | - | - | - | - | - |
| 1904 | - | - | - | - | - |
| 1905 | - | - | - | - | - |
| 1906 | - | - | - | - | - |
| 1907 | - | - | - | - | 825 |

Zusammengestellt nach den Handelskammerberichten der betreffenden Jahre

Floßverkehr Mannheim in metr. Ztrn. (Doppelzentnern)

Teil II

ABGANG AUF DEM RHEIN

| | hartes Holz | | weiches Holz | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Jahr | Stämme | Schnittware | Stämme | Schnittware | insgesamt |
| 1877 | 31 762 | - | 679 673 | 68 081 | 779 516 |
| 1878 | 17 630 | 189 | 597 795 | 18 562 | 634 176 |
| 1879 | 8 035 | 66 | 717 497 | 19 365 | 744 963 |
| 1880 | 10 733 | 25 | 953 689 | 25 080 | 989 527 |
| 1881 | 25 746 | - | 962 920 | 26 350 | 1 015 016 |
| 1882 | 26 180 | - | 900 660 | 24 630 | 951 470 |
| 1883 | 10 360 | - | 1 040 370 | 26 940 | 1 077 670 |
| 1884 | 12 992 | - | 1 040 725 | 21 492 | 1 075 209 |
| 1885 | 8 730 | - | 1 013 830 | 35 970 | 1 058 530 |
| 1886 | 3 330 | - | 955 840 | 21 760 | 980 930 |
| 1887 | 2 540 | - | 913 610 | 14 700 | 930 850 |
| 1888 | 5 630 | - | 955 510 | 13 710 | 974 850 |
| 1889 | 4 590 | - | 1 131 890 | 25 410 | 1 161 890 |
| 1890 | 7 725 | - | 878 592 | 24 695 | 911 012 |
| 1891 | 7 635 | - | 1 024 435 | 28 000 | 1 060 070 |
| 1892 | 11 190 | - | 1 013 620 | 28 300 | 1 053 110 |
| 1893 | 2 989 | - | 927 870 | 28 700 | 959 559 |
| 1894 | - | - | 849 700 | 22 440 | 872 140 |
| 1895 | 1 530 | - | 785 190 | 19 570 | 806 290 |
| 1896 | 720 | - | 799 380 | 19 530 | 819 630 |
| 1897 | - | - | 843 010 | 18 930 | 861 940 |
| 1898 | - | - | 902 640 | 21 430 | 924 070 |
| 1899 | - | - | 650 133 | 10 455 | 660 588 |
| 1900 | - | - | 680 690 | 9 610 | 690 300 |
| 1901 | - | - | 571 480 | 8 750 | 580 230 |
| 1902 | - | - | 717 375 | 10 o24 | 727 399 |
| 1903 | 1 275 | - | 619 040 | 9 048 | 629 363 |
| 1904 | 562 | - | 381 411 | 6 047 | 388 020 |
| 1905 | - | - | 368 582 | 3 570 | 372 152 |
| 1906 | - | - | 360 005 | 3 790 | 363 795 |
| 1907 | 825 | - | 232 435 | 1 963 | 235 223 |

Zusammengestellt nach den Handelskammerberichten der betreffenden Jahre

6) Aufkommen einer Holzindustrie in Mannheim (in den fünfziger und sechziger Jahren)

Kurze Zeit nachdem der Holzhandel in Mannheim Fuß gefaßt hatte, ließen sich in der Stadt auch die ersten Holzveredelungsbetriebe nieder. Hierbei zeigt sich dieselbe Erscheinung, die für die gesamte Mannheimer Wirtschaft Gültigkeit hat: Mannheims Handel war der Schrittmacher seiner Industrie. Im Jahre 1854 bestand zwar die Holzindustrie erst aus einem Betrieb, aber ein Jahrzehnt später (1864) waren bereits 13 solcher Betriebe in der Stadt vorhanden (vergleiche Statistik Seite 87).

7) Starke Ausdehnung der Holzindustrie und Überflügelung des Handels

Nach einer Stagnation ihrer Entwicklung in den folgenden Jahren erlebte die Mannheimer Holzindustrie etwa seit den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts wieder eine starke Belebung. Diese Tatsache geht zum Teil aus der nachfolgenden Statistik hervor, die die Anzahl der Mannheimer Sägewerke und die Stärke ihrer Belegschaften im Zeitraum von 1882 bis 1906 aufzeigt [1].

| Jahr | Zahl der Betriebe | Zahl der darin beschäftigten Arbeiter |
|---|---|---|
| 1882 | 2 | nicht bekannt |
| 1895 | 4 | 215 |
| 1899 | 6 | 319 |
| 1902 | 8 | 342 |
| 1906 | 12 | 726 |

Auch die immer größer werdenden Holzreste (das in Mannheim verbliebene Holz) deuten auf eine nach Umfang und Bedeutung zunehmende Holzindustrie hin, die neben dem Holzhandel immer mehr in Erscheinung trat und diesen schließlich überflügelte. Die Holzreste von Mannheim-Ludwigshafen betrugen [2]:

| im Mittel der Jahre | in tausend Tonnen |
|---|---|
| 1886 - 1890 | 61,1 |
| 1891 - 1895 | 110,6 |
| 1896 - 1900 | 152,0 |
| 1901 - 1905 | 170,8 |

1) Wimmer, Emil, a.a.O., Seite 56
2) Wimmer, Emil, a.a.O., Seite 82

Die obige Feststellung findet auch in den nachfolgenden Zahlen ihre Bestätigung. Stellt man die Zugänge an Flößen in Mannheim (wie sie sich aus der Statistik Seite 150 Floßverkehr Mannheim, Teil I, "insgesamt auf RHEIN und NECKAR" ergeben) den rheinabwärts erfolgten Weiterversendungen (gemäß Statistik Seite 151 Floßverkehr Mannheim, Teil II, "insgesamt") gegenüber, so ergeben sich Differenzen, die in Fünfjahresdurchschnitte umgerechnet, eine starke Zunahme zeigen.

Floßverkehr Mannheims

| -in den Jahren- | Zugang | Abgang | Differenz | Mittel der Jahre |
|---|---|---|---|---|
| 1877-1880 | 3 355 863 | 3 148 182 | 207 481 | 51 870 |
| 1881-1885 | 6 132 408 | 5 177 895 | 954 513 | 190 902 |
| 1886-1890 | 6 236 148 | 4 959 532 | 1 276 616 | 255 323 |
| 1891-1895 | 6 811 364 | 4 751 169 | 2 060 195 | 412 039 |

Unter den damals holzverarbeitenden Betrieben war die heute noch bestehende ZELLSTOFFFABRIK WALDHOF die bedeutendste. Eine kurze Darstellung ihrer Entwicklung soll deshalb dieses Kapitel abschließen [1].

Nachdem es der Wissenschaft gelungen war, auf chemischem Wege aus Holz Zellstoffasern zu gewinnen, die als Ersatz von Hadern und Lumpen zur Herstellung von Papier verwendet werden konnten, war die Grundlage für eine Zellstoffindustrie geschaffen. Die Voraussetzungen zum Betrieb einer solchen Zellstoffgewinnungsanlage waren in Mannheim außerordentlich günstig. In unmittelbarer Nähe des Floßhafens war z.B. das für die Herstellung von Zellstoff so wichtige reine Wasser in genügender Menge vorhanden. So wurde im Jahre 1884 als eines der ersten zellstoffabrizierenden Werke die ZELLSTOFFFABRIK WALDHOF von den Herren Kommerzienrat Dr. Carl Clemm, der auch Mitbegründer der BADISCHEN ANILIN- & SODAFABRIK war, und dem Geheimen Kommerzienrat Dr. Carl Haas als Aktiengesellschaft gegründet. Finanzielle Unterstützung erhielt das Unternehmen von dem Bankhaus W.H. LADENBURG & SÖHNE.

Ein Jahr nach der Gründung konnte bereits die Produktion aufgenommen werden. Wie aus der nachfolgenden Statistik zu ersehen ist, stieg die Jahresproduktion an absolut trockenem Zellstoff von 880 t im Jahre 1885 auf über 80 000 t im Jahre 1913.

1) Archivunterlagen der Firma ZELLSTOFFFABRIK WALDHOF

Zellstofferzeugung in metr. t, absolut trocken

| Jahr | Tonnen | Jahr | Tonnen |
|---|---|---|---|
| 1885 | 880 | 1900 | 43 107 |
| 1886 | 3 520 | 1901 | 42 163 |
| 1887 | 6 892 | 1902 | 40 866 |
| 1888 | 15 620 | 1903 | 43 373 |
| 1889 | 19 059 | 1904 | 44 329 |
| 1890 | 22 465 | 1905 | 45 252 |
| 1891 | 30 132 | 1906 | 47 663 |
| 1892 | 28 362 | 1907 | 53 338 |
| 1893 | 35 115 | 1908 | 58 221 |
| 1894 | 35 211 | 1909 | 54 914 |
| 1895 | 35 379 | 1910 | 73 834 |
| 1896 | 39 374 | 1911 | 77 535 |
| 1897 | 40 554 | 1912 | 80 231 |
| 1898 | 40 775 | 1913 | 82 696 |
| 1899 | 41 415 | 1914 | 71 667 |

Die Firma galt zur Zeit der Jahrhundertwende bereits als das größte derartige Unternehmen der ganzen Welt. Nach seiner Entwicklung zum Großbetrieb reichten aber dem Werk die aus den bayerischen Wäldern und dem württembergischen Schwarzwald durch Floßverkehr bezogenen Holzmengen nicht mehr aus, so daß schon vor dem Weltkrieg der größte Teil des benötigten Holzes aus dem Ausland, vorwiegend aus Rußland, bezogen werden mußte. Im Jahre 1906 erreichten diese Holzimporte bereits 3/4 des Gesamtbedarfes des Werkes.

## III. Die Wandlungen im Verkehr mit Tabak

### 1) Mannheim Handelsplatz für Tabak

Der Handel mit Tabak ist einer der ältesten Zweige des Mannheimer Handels. Sein frühes Aufkommen findet seine Erklärung darin, daß der Tabakanbau im Gebiet der ehemaligen Kurpfalz weit zurückgeht. Wie Franz Mussler [1] behauptet, brachten die vom Winterkönig Friedrich V (1610 - 1620) in England angeworbenen Soldaten die Gewohnheit des Pfeifenrauchens, oder wie man damals sagte, des "Tabak-

1) Mussler, Franz "Entwicklung der Zigarrenindustrie in Baden" Seite 3

trinkens", aus ihrer Heimat in die Pfalz mit. Bereits in den sechziger Jahren des 17. Jahrhunderts soll nach Walter Tuckermann [1] der größte Teil der ärmeren Bevölkerung Mannheims vom Anbau und Verkauf von Tabak gelebt haben. Bald fand der Tabakanbau auch in Mannheims näherer und weiterer Umgebung Anklang. Schon im 18. Jahrhundert hatte die damalige Pfalz eine ganz beachtliche Tabakkultur. Diese trug mit dazu bei, daß das im Jahre 1802 neugeschaffene Land Baden, zu dem der östlich des Rheins gelegene Teil der Pfalz geschlagen worden war, zum bedeutendsten tabakanbauenden Land Deutschlands wurde. Die badischen Großherzöge, die Handel und Gewerbe in ihrem Land außerordentlich förderten, begünstigten auch den Tabakbau, den Tabakhandel und die Tabakindustrie und gestatteten deshalb den Zuzug ausländischer Fabrikanten und Handelsleute, den den Tabak zum Gegenstand ihrer Geschäfte machten. Solche kamen schon zu Beginn des 19. Jahrhunderts aus der linksrheinischen (damals französischen) Pfalz, aus der Schweiz und aus Holland nach Baden und wählten größtenteils Mannheim zum Standort ihrer Unternehmungen [2]. So entwickelte sich Mannheim bald zu einem Tabakhandelsplatz, an dem der im badischen Unterland angebaute Tabak gehandelt wurde. Zum Teil wurden auch die benachbarten Tabakanbaugebiete der Pfalz und Hessens vom Mannheimer Tabakhandel erfaßt; denn Friedrich Walter [3] berichtet, daß mehrere Mannheimer Tabakhandelsfirmen in der pfälzischen und hessischen Nachbarschaft Einkaufs-Lagerstätten errichteten, um bei Versand des Tabaks in außerbadische Gebiete den badischen Grenzzoll zu sparen.

Der vom Mannheimer Handel aufgekaufte Tabak wurde bis zu den dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts vorwiegend in nahe Absatzgebiete als Rohtabak vermittelt, wo er zu Pfeifentabak verarbeitet wurde.

## 2) Mannheim Exportplatz für Tabak

Etwa zu Beginn der dreißiger Jahre setzte ein rasch an Umfang gewinnender Tabakexport nach entfernt gelegenen Absatzgebieten ein, vor allem nach Spanien, Frankreich, Italien und Österreich [4]. Seinen Höhepunkt fand dieser Tabakexport in den fünfziger Jahren. Für

---

1) Tuckermann, Walter, a.a.O., Seite 109
2) Mussler, Franz, a.a.O., Seite 4
3) Walter, Friedrich, Bd. II, a.a.O., Seite 504
4) Walter, Friedrich, Bd. II, a.a.O., Seite 505 und Handelskammerberichte der betreffenden Jahre

diese Entwicklung gibt es drei Hauptgründe.

Die Rheinschiffahrtsakte des Jahres 1831

Im Jahre 1831 erfolgte die Aufhebung der Stapelrechte und die Auflösung der Schiffergilden. Diese Neuerungen brachten für den auf weite Entfernungen so wichtigen Schiffsverkehr wesentliche Erleichterungen, deren wichtigste in einer Senkung der Frachttaxen bestand.

Der Beitritt Badens zum Deutschen Zollverein im Jahre 1835

Durch den Anschluß Badens an den Deutschen Zollverein fielen ferner die hemmenden Gebietszölle, die beim Übertritt der Waren von einem zum anderen Land erhoben wurden und den Export verteuerten und dadurch erschwerten.

Technische Verbesserungen im Transportwesen

Das Aufkommen der Eisenbahn und der Dampfschiffahrt ermöglichte außerdem einen raschen Transport auf große Entfernungen und brachte dazu eine Verbilligung der Transportkosten.

Exportfördernd wirkte auch, daß die pfälzer Tabakblätter wegen ihrer großen Länge und Breite von der ausländischen Zigarrenindustrie sehr gefragt wurden. Einen sichtbaren Ausdruck fand diese Ausweitung des Mannheimer Tabakhandels, die in der Zeit von 1830 - 1860 vor sich ging, in der Errichtung zahlreicher großer Tabakmagazine in der Stadt [1].

3) Mannheim auch Importplatz für Tabak

Die steigenden Ansprüche der Kunden zwangen alsbald die Zigarrenfabriken, wenigstens für einen Teil ihrer Produkte Tabake besserer Qualität zu verwenden. Diese konnten jedoch nur aus dem Ausland bezogen werden. Auf diese Weise kam Ende der fünfziger Jahre der Import ausländischer Tabake zustande, der im Laufe der Jahre immer mehr an Umfang gewann [1]. Nach den Angaben im "Statistischen Jahrbuch für das Großherzogtum Baden" betrug die Menge des per Schiff auf dem Rhein bergwärts in Mannheim angefahrenen Tabaks im Jahre 1870 - 1 100 t, im Jahre 1895 bereits 4 700 t.

4) Rückgang der Exporte

In dem Jahrzehnt von 1870 - 1880 muß der Mannheimer Tabakhandel

---

1) Walter, Friedrich, Bd. II, a.a.O., Seite 504/505

größere Verluste im Exportgeschäft erlitten haben, wie aus den Handelskammerberichten der betreffenden Jahre zu entnehmen ist. Als Gründe für diesen Exportrückgang wird neben qualitativ schlechten Ernten in der Heimat die immer stärker aufkommende überseeische Konkurrenz genannt, die infolge ihrer niedrigen Preise den Mannheimer Tabakhandel aus seinen bisherigen Absatzgebieten verdrängen konnte. Diese in dem Jahrzehnt von 1870 bis 1880 beginnende Verdrängung des Mannheimer Tabakhandels aus seinen ausländischen Absatzgebieten endete schließlich mit der Einstellung des Exports.

Erwähnenswert ist noch, daß diesem Rückgang in den siebziger und achtziger Jahren eine Exportsteigerung nach Frankreich parallel lief. Diese Steigerung war auf die Eingliederung Elsaß-Lothringens in den Deutschen Staatsverband, die im Jahre 1871 erfolgte, zurückzuführen; denn die französische Tabakregie, die des Geschmackes ihrer Konsumenten wegen nicht auf die elsäßischen Tabake verzichten konnte, wurde Käufer beim Mannheimer Tabakhandel, der in klarer Erkenntnis der sich bietenden neuen Geschäftsmöglichkeiten sofort die Vermittlung der elsäßischen Tabake übernahm. Aber bereits Ende der achtziger Jahre ging auch Frankreich als Großabnehmer verloren, als es dazu überging, die bisher über den Mannheimer Handel bezogenen Tabake durch den Import russischer Tabake zu ersetzen [1].

5) Teilweise Ausschaltung des Tabakhandels durch Direktkäufe der tabakverarbeitenden Großunternehmen

Etwa um die Jahrhundertwende hatte der Mannheimer Tabakhandel einen Rückgang auf Grund der Direkteinkäufe der tabakverarbeitenden Großbetriebe zu verzeichnen. Genaues Zahlenmaterial hierüber ist leider nicht vorhanden. Dieser Vorgang entspricht aber der allgemeinen Entwicklung in den anderen Mannheimer Handelszweigen und es besteht kein Grund für die Annahme, daß der Tabakhandel eine Ausnahme gemacht hätte. Die Verluste des Tabakhandels müssen sogar ganz beträchtlich gewesen sein, da dieser weniger als Zubringer inländischen Rohtabaks wie als Vermittler ausländischer Importe ausgeschaltet wurde. Die Zigarrenindustrie ging aber, um die steigenden Ansprüche der Konsumenten zu befriedigen, immer mehr, wie bereits gesagt, zur Verarbeitung ausländischer Tabake über.

---

1) Walter, Friedrich, Bd. II, a.a.O., Seite 504/505

## 6) Das Entstehen einer Tabakindustrie in Mannheim

Die Tabakindustrie dürfte wohl die älteste Industrie Mannheims überhaupt sein. Sie läßt sich ebenso wie der Tabakhandel bis ins 17. Jahrhundert zurückverfolgen. Im 18. Jahrhundert wurde ihr aber im Zuge der absolutistischen und merkantilistischen Zeitströmungen die Möglichkeit zur Weiterentwicklung genommen. So wurde im Jahre 1736 das kurfürstliche Tabakmonopol eingeführt; dieses mußte jedoch schon im Jahre 1743 wegen anhaltender Unwirtschaftlichkeit wieder aufgehoben werden. Nach der Verlegung der Residenz nach München (im Jahre 1778) war die Tabakindustrie der einzige Industriezweig, der den wirtschaftlichen Rückgang Mannheims in der Folgezeit überlebte. Die Fabriken waren allerdings noch nicht sehr groß. Man kann sich ein Bild von ihrer Größe machen, wenn man erfährt, daß in der Zeit um die Wende des 18. zum 19. Jahrhundert die bedeutendste 30 Arbeiter beschäftigte [1].

## 7) Starke Ausdehnung der Mannheimer tabakverarbeitenden Industrie durch Gründung zahlreicher Zigarrenfabriken

In den vierziger und fünfziger Jahren des 19. Jahrhunderts erlebte im Zuge der einsetzenden allgemeinen Industrialisierung auch die Tabakindustrie, die den Pfeifentabak herstellte, einen großen Aufschwung. Daneben kam ein neuer, nicht minder bedeutender Industriezweig auf, der den Tabak in anderer Weise genußfähig machte, nämlich die Zigarrenindustrie. Zwar kannte man in Mannheim und Umgebung Zigarren offenbar schon zu Beginn des 19. Jahrhunderts; denn in einem im Jahre 1803 vom Freiherrn von Bilderbeck gestellten Konzessionsgesuch, worin er bat, seine links des Rheins gelegene Tabakfabrik nach Mannheim verlegen zu dürfen, war schon von "siccaros" die Rede. Die Zigarre war damals aber wohl im Mannheimer Raume noch nicht genügend in Mode, da von der geplanten Zigarrenfabrikation zunächst noch Abstand genommen wurde. Auch eine im Jahre 1808 in Mannheim gegründete Zigarrenfabrik mußte, vermutlich aus Auftragsmangel, schon ein Jahr später ihren Betrieb einstellen. Mit Sicherheit können dann erst in den vierziger Jahren des 19. Jahrhunderts in Mannheim Zigarrenfabriken nachgewiesen werden. Ihre Zahl nahm rasch zu, und im Jahre 1850 waren in den Zigarrenfabriken von Mannheim bereits rund 800 Menschen beschäftigt [2]. Mitte der sechziger

---

1) Mussler, Franz, a.a.O., Seite 4/6
2) Mussler, Franz, a.a.O., Seite 5/14/15

Jahre sollen darin sogar ca. 3 000 Menschen gearbeitet haben, die jährlich ca. 170 Millionen Zigarren herstellten [1].

Als Absatzgebiete für Mannheimer Zigarren kamen hauptsächlich das deutsche Zollgebiet, die Schweiz, Österreich, Frankreich, Spanien und Nordamerika in Frage. Vor allem in dem zuletzt genannten Gebiet fanden die Zigarren aus pfälzischen Tabaken guten Absatz, nachdem im Jahre 1857 in den Vereinigten Staaten von Nordamerika die Einfuhrzölle wesentlich gesenkt worden waren. In dem im Jahre 1862 eingeführten, sogenannten "Morill-Tarif" wurden jedoch die eingeführten Tabakwaren wieder mit so hohen Abgaben belegt, daß der Zigarrenexport nach den Vereinigten Staaten gänzlich zum Erliegen kam. Die Mannheimer Zigarrenindustrie mußte sich um einen Ersatz für das verlorene Absatzgebiet bemühen, den sie in Norddeutschland fand, wo die steigenden Löhne dem Arbeiter immer mehr den Genuß von Zigarren gestattete [2].

8) Dezentralisation der Fabrikation in der Zigarrenindustrie

In den sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts begann für die Mannheimer Zigarrenindustrie eine Entwicklung, die im Vergleich zu der der übrigen Industrie Mannheims als einmalig zu bezeichnen ist. Die Zigarrenindustrie verlegte im Laufe dieser Entwicklung ihre Fabrikation unter Beibehaltung ihres Stammsitzes in der Stadt zuerst in die nähere, später sogar in die weitere Umgebung. Dies geht auch aus dem Handelskammerbericht des Jahres 1865 hervor, in dem es heißt, daß die Zahl der Zigarrenarbeiter in der Stadt gleichbleibe, wohingegen sie in den ländlichen Gegenden zunehme. Der Grund für diese Entwicklung war folgender. Die rasche Industrialisierung der Stadt, verbunden mit einer erhöhten Nachfrage nach Arbeitskräften, brachte eine Hebung des gesamten Lohnniveaus mit sich, eine Entwicklung, der sich die Zigarrenindustrie aus Konkurrenzgründen nicht anschließen konnte. Die Folge war in diesem Industriezweig ein ständiger Mangel an Arbeitskräften. Um diesem Übelstand abzuhelfen, mußte sich die Zigarrenindustrie anderweitig nach billigen Arbeitskräften umsehen, die sich auf dem Lande fanden. So verlegte denn ein großer Teil der Mannheimer Zigarrenfabriken ihre Fabrikationsbetriebe zunächst in die ländlichen Vororte der Stadt.

---

1) Rudolph, Martin, a.a.O., Seite 131
2) Mussler, Franz, a.a.O., Seite 17

Dabei kam diesem Industriezweig zugute, daß er durch die Rohstoff- und Konsumfrage nicht an Mannheim gebunden war. Als jedoch die sich dauernd vergrößernde andere Industrie der Stadt durch ihre höheren Löhne die Arbeiterschaft der Vororte an sich zog, war auch hier der Zigarrenindustrie die Möglichkeit genommen, ihre Fabrikationsstätten zu behaupten, und sie verlegte diese deshalb in die Dörfer der entfernteren Umgebung. In Mannheim selbst verblieben neben der Verwaltung, die die enge Verbindung mit dem Markte erhalten mußte, nur diejenigen Fabrikationsabteilungen, in denen die höher bezahlten Arbeiten durchgeführt wurden, z.B. die Herstellung teuerer Sorten und das Sortieren.[1)].

Die folgenden Zahlen [1)], die die in der Stadt selbst in der Zigarrenindustrie beschäftigten Arbeiter erfassen, veranschaulichen deutlich die Verlagerung der Fabrikationsstätten von der Stadt auf das Land.

| Jahr | 1865 | 1884 | 1893 | 1900 | 1906 |
|---|---|---|---|---|---|
| Beschäftigte | 3 000 | 1 680 | 1 050 | 950 | 860 |

In den letzten Jahren vor und in den letzten Jahren nach der Jahrhundertwende nahmen die Unternehmen der Zigarrenindustrie zahlenmäßig stark zu. Nach der Statistik auf Seite 139 betrug die Zahl der Firmen:

| in den Jahren | Zahl der Firmen |
|---|---|
| 1895 | 27 |
| 1901 | 34 |
| 1907 | 40 |

Auch die neugegründeten Firmen behielten ihre Fabrikationsbetriebe immer nur solange in der Stadt, als die dortigen höheren Arbeitslöhne durch die Vorteile aufgewogen wurden, die die Vereinigung der kaufmännischen Leitung mit der Fabrikation bot.

---

1) Mussler, Franz, a.a.O., Seite 44/45

## Literaturverzeichnis


Beck, Otto — "Mannheim in Vergangenheit und Gegenwart" Mannheim 1907, Bd. III Kapitel: Die Tätigkeit der bürgerlichen Kollegien. Die Gemeindepolitik von 1890-1905

Blaustein, Arthur — "Mannheim als Kultur- und Wirtschaftszentrum" Mannheim 1927

Boos, Fritz — "Die deutsche Getreidegroßmüllerei. Mit besonderer Berücksichtigung des Mühlenzentrum Mannheim-Ludwigshafen" phil. Diss. Heidelberg 1929

Borgius, Walter — "Mannheim und die Entwicklung des südwestdeutschen Getreidehandels" Volkswirtschaftliche Abhandlungen der badischen Hochschulen, Bd. II, Heft 1

Caro, H. — "Die Entwicklung der chemischen Industrie von Mannheim-Ludwigshafen (Artikel) erschienen in der"Zeitschrift für angewandte Chemie", Jahrg. 1904, Heft 37

Dörr, Wilhelm — "Der Mannheimer Getreidehandel und die Mannheimer Börse in ihrem Wesen und in ihrer Entwicklung bis zum Jahre 1924" wirtschaftsw. Diss. Frankfurt/Main 1926

Egli, Albert — "Die Getreideversorgung der Schweiz, unter Berücksichtigung des Mannheimer Umschlagplatzes" Zürich 1919

Eisenlohr, Moritz — "Mannheim in Vergangenheit und Gegenwart" Mannheim 1907, Bd. III

Eisenlohr, Moritz/ Schott, Sigmund — "Der Mannheimer Industriehafen" Mannheim 1901

Emminghaus — "Festschrift zum 6. Binnenschiffahrtskongreß" Mannheim 1903

Frey, Karl/ Klingert, Lorenz — "Heimatbuch der Gemeinden Mannheim-Käfertal und -Waldhof Mannheim o.J. (1954)

Gerber, Friedrich, Julius — "Mannheim als Industriestandort" Diss. Heidelberg 1930

Gerhard, Paul — "Die Entwicklung der Mannheimer Industrie von 1895-1907 und ihr Einfluß auf das Wohnungswesen Diss. Heidelberg 1912

Gothein, Eberhard — "Die Schiffahrt der deutschen Ströme" Leipzig 1903

Gothein/Jagemann — "Das Großherzogtum Baden" Karlsruhe 1912 Kapitel: Die badische Volkswirtschaft

Hauser, Karl — "Mannheim in Vergangenheit und Gegenwart" Mannheim 1907, Bd. III Kapitel: Das Handwerk

| | |
|---|---|
| Hecht, Felix | "Mannheim in Vergangenheit und Gegenwart" Mannheim 1907, Bd. III Kapitel: Das Bankwesen |
| Hecht, Felix | "Die Mannheimer Banken von 1870-1900" erschienen in der Reihe "Staats- und sozialwissenschaftliche Forschungen" Bd. XX, Heft 6, Leipzig 1902 |
| Hintz, Ernst | "Werden und Wirken des VEREIN CHEMISCHER FABRIKEN MANNHEIM" (Festschrift o.J.) |
| Hook, Karl | "Mannheim in Wort, Zahl und Bild" Mannheim o.J. (1954) |
| Kaufmann, Max | "Ein halbes Jahrhundert Mannheimer Börse" Mannheim 1912 |
| Kistler, Franz | "Die wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse in Baden von 1849-1870" erschienen in der Reihe "Forschungen zur oberrheinischen Landesgeschichte" Bd. II 1954 |
| Kuntzenmüller, Albert | "Die badischen Eisenbahnen von 1840-1940" Freiburg 1940 |
| Laible, Werner | "Die Entwicklung der BADISCHEN ANILIN- & SODA-FABRIK" Diss. Erlangen 1924 |
| Landgraf, Josef | "Der Getreidehandel Mannheims in den letzten 50 Jahren und das Geschäftshaus Jakob Hirsch & Söhne" Mannheim o.J. |
| Mannheimer Industrie-Zeitung | "Mannheim als Industriestandort" Festschrift, herausgegeben zu Ehren des Verbandstages deutscher Elektrotechniker |
| Mannheimer Produkten-Börse | "Mannheim im internationalen Getreidehandel" Heidelberg 1948 |
| Mayr, Eustach | "Die Mannheimer Banken mit vorwiegender Berücksichtigung der Zeit seit 1900" phil. Diss. Heidelberg 1908 |
| Mussler, Franz | "Die Entwicklung der Zigarrenindustrie in Baden", staatsw. Diss. Freiburg 1922 |
| Osswald, Joseph | "Mannheims Umschlagverkehr von 1879-1908" phil. Diss. Heidelberg 1910 |
| Pohle, L./Mus, M. | "Das deutsche Wirtschaftsleben seit Beginn des 19. Jahrhunderts" Berlin/Leipzig 1930 |
| Ritter, Robert | "Mannheim in Vergangenheit und Gegenwart" Mannheim 1907, Bd. III Kapitel: Technische Anlagen zur Befriedigung des Konsums |
| Rudolph, Martin | "Die Rheinebene um Mannheim und Heidelberg" Heidelberg 1925 |
| Schiffahrtsdirektion Duisburg | "Der Rhein" Ausbau, Verkehr, Verwaltung Duisburg 1951 |
| Siebertz, Paul | "Karl Benz" Stuttgart 1950 |

| | |
|---|---|
| Singhof, Gottfried | "Der Mannheimer Kohlengroßhandel" phil. Diss. Heidelberg 1905 |
| Speer, Friedrich | "Mannheimer Verkehrsfragen" Mannheim 1900 |
| Tuckermann, Walter/ Plewe, Ernst | "Das altpfälzische Oberrheingebiet" Abhandlungen der Wirtschaftshochschule Mannheim, Bd. I, Mannheim 1953 |
| Walter, Friedrich | "Mannheim in Vergangenheit und Gegenwart" Mannheim 1907, Bd.II |
| v. Waltershausen, Sartorius | "Deutsche Wirtschaftsgeschichte von 1815 bis 1914" Jena 1920 |
| Weber, Bernhard | "Die wirtschaftliche Entwicklung Mannheims von 1870-1900" Diss. Tübingen 1904 |
| Wimmer, Emil | "Mannheims Stellung im Nutzholzverkehre von 1800-1905" staatsw. Diss. München 1908 |

Diverse Akte aus dem General-Landesarchiv in Karlsruhe
Archivmaterial der untersuchten und dargestellten Firmen
Mannheimer Adresskalender verschiedener Jahrgänge
Berichte der Handelskammer Mannheim von 1864 - 1914 und verschiedene Festschriften, herausgegeben von der Mannheimer Handelskammer

## Lebenslauf

Ich wurde am 29. September 1927 in Mannheim als Sohn des Ingenieurs Robert Wybrecht geboren. Nach dreijährigem Besuch der Volksschule trat ich 1937 in das Lessing-Realgymnasium in Mannheim ein, aus dem ich im Oktober 1944 nach meiner Einberufung zum Militär mit dem Reifevermerk entlassen wurde. Nach schwerer Verwundung an der Ostfront und nach englischer Kriegsgefangenschaft nahm ich von Januar bis August 1946 an einem Abitur-Vorbereitungskursus der Vereinigten Mannheimer Realgymnasien teil und legte dort am 28. August 1946 die Reifeprüfung ab. Vom Wintersemester 1946/47 bis einschließlich Sommersemester 1950 studierte ich Wirtschaftswissenschaften an der Wirtschaftshochschule in Mannheim, wo ich am 26. Oktober 1950 die Diplomprüfung ablegte. Nach drei Jahren praktischer Tätigkeit in der Industrie nahm ich im Sommersemester 1954 das Studium an der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät der Universität Freiburg wieder auf und verfaßte die vorliegende Dissertation.